IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja Infrastruktury**

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 2)**

z dnia 5 marca 2020 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury

# – podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 2)

5 marca 2020 r.

Podkomisja stała do spraw transportu lotniczego, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Jońskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

**– strategię studium lokalizacyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego ze szczególnym uwzględnieniem nowych korytarzy dla kolei dużych prędkości.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz ze współpracownikami, **Piotr Ciach** naczelnik wydziału w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Aktywów Państwowych, **Arkadiusz Gardzielik** główny specjalista w Departamencie Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, **Michał Kozłowski** dyrektor Departamentu Lotnictwa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Jan Siudecki** dyrektor Departamentu Techniki i Wyrobów Urzędu Transportu Kolejowego, **Tadeusz Blachnio** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Piotr Gołębiowski** kierownik zespołu w Departamencie Strategii i Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Mikołaj Wild** prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Arnold Bresch** członek zarządu do spraw realizacji inwestycji PKP PLK S.A., **Grzegorz Brychczyński** wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Lotniczej i Technik Kosmicznych Naczelnej Organizacji Technicznej, Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP, **Grzegorz Kubalski** zastępca dyrektora biura Związku Miast Polskich, **Adrian Furgalski** wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, przewodniczący zarządu Railway Business Forum, **Wojciech Dinges** wiceprezes zarządu Stowarzyszenia „Kolej na Śląsk" wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Łagowski** przewodniczący Stowarzyszenia „Dla Katowic" wraz ze współpracownikami, **Dorota Sikora-Fernandez** adiunkt w Katedrze Zarządzania Miastem i Regionem w Zakładzie Zarządzania Regionem Uniwersytetu Łódzkiego, **Anna Brzezińska** radna Sejmiku Województwa Mazowieckiego, **Jan Maćkowiak** radny Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego, **Marcin Gołaszewski** przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi wraz ze współpracownikami, **Ewa Chmielorz** radna Rady Miasta Mikołów, **Krzysztof Habura** starosta Powiatu Pabianickiego wraz ze współpracownikami, **Piotr Zadrożny** zastępca prezydenta Miasta Legionowo, **Robert Jakubowski** burmistrz Konstantynowa Łódzkiego wraz ze współpracownikami, **Jacek Kowalski** burmistrz Nowego Dworu Mazowieckiego, **Andrzej Kordulewski** zastępca burmistrza Nasielska, **Jakub Ciećwierz** naczelnik Wydziału Geodezji i Gospodarowania Nieruchomościami Urzędu Miasta w Ożarowie Mazowieckim, **Renata Szafrańska** wójt Gminy Wodzierady wraz ze współpracownikami, **Waldemar Brzywczy** wójt Gminy Baranów wraz ze współpracownikami, **Paweł Kownacki** wójt Gminy Wieliszew, **Sławomir Mazur** wójt Gminy Nieporęt, **Dariusz Bielecki** wójt Gminy Pomiechówek, **Patryk Kołosowski** zastępca wójta Gminy Bolimów, **Sławomir Fudała** sołtys Mikołowa Mokre, **Agnieszka Kluba** prezes Komitetu Społeczności Gminy Wodzierady, **Katarzyna Witkowska** członek Stowarzyszenia „Nasza Gmina Wieliszew" oraz mieszkańcy gmin.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Witam państwa bardzo serdecznie na tak licznym spotkaniu, można powiedzieć, pierwszym merytorycznym posiedzeniu podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego.

W porządku obrad mamy rozpatrzenie strategii studium lokalizacyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego, ze szczególnym uwzględnieniem – teraz to interesuje nas najbardziej – nowych korytarzy dla kolei dużych prędkości. Taka jest propozycja porządku dziennego. Pan poseł Suchoń zaproponował uzupełnienie. Panie pośle, bardzo proszę o przedstawienie propozycji.

**Poseł Mirosław Suchoń (KO):**

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Podkomisjo, szanowni państwo, zaproponowałem uzupełnienie porządku dzisiejszego posiedzenia podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego o punkt dotyczący bezpieczeństwa zdrowotnego oraz procedur, które zapobiegają rozprzestrzenieniu się chorób zakaźnych. Jest to bardzo ważny temat. Podkomisja jest tym ciałem, które powinno zająć się tym obszarem, tj. bezpieczeństwem podróżnych, bezpieczeństwem transportu. Jest to niezwykle ważne. Są przesłanki do tego, żeby tę sprawę tę poruszyć.

Panie przewodniczący, z uwagi na materię zaplanowanego wcześniej spotkania oraz bardzo silną reprezentację strony społecznej, zgłaszam wniosek, żeby dzisiaj tego nie procedować, ale zwołać specjalne posiedzenie poświęcone wyłącznie wspomnianej przeze mnie sprawie, natomiast dzisiaj zająć się tematem, który nabrzmiewa poważnym problemem. Myślę, że dzisiaj jest czas i miejsce, żeby wreszcie wybrzmiały wszystkie rzeczy, wszystkie uwagi, wszystkie wnioski, które docierają do nas ze strony społecznej. Jak na razie nie było komu rzetelnie ich wysłuchać. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. Czy są inne propozycje? Nie widzę. Jeżeli nie ma, przyjmujemy porządek obrad w zaproponowanym kształcie.

Szanowni państwo, chciałbym państwa serdecznie przywitać. Gorąco witam pana ministra Marcina Horałę, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnika rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego. Witam państwa prezesów, dyrektorów, przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Aktywów Państwowych, Najwyższej Izby Kontroli, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Centralnego Portu Komunikacyjnego, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Urzędu Transportu Kolejowego, PKP Intercity, PKP PLK, Naczelnej Organizacji Technicznej oraz innych organizacji. Witam też serdecznie przedstawicieli samorządów. Witam serdecznie przedstawicieli Urzędu Miasta Łodzi – za chwilę kiedy będę oddawał głos kolejnym osobom, będziemy personalizować – przedstawicieli Urzędu Miasta Konstantynów Łódzki, Urzędu Gminy Baranów. Mamy także przedstawicieli innych miejscowości. Osoby jeszcze wpisują się na listę, zatem będziemy uzupełniali na bieżąco.

Szanowni państwo, żeby spotkanie przebiegło dosyć sprawnie, a wiem, że państwo macie dosyć liczne propozycje, uwagi, sugestie dotyczące szczególnie nowych korytarzy kolejowych, które się pojawiły – konsultacje trwają od 10 lutego do 10 marca – chciałbym zaproponować następujące rozwiązanie. Na początku chciałbym oddać głos panu ministrowi. Chciałbym, żeby pan minister skupił się bardziej na nowych korytarzach, mniej na samym porcie, dlatego że dzisiaj konsultujemy drugą część. Następnie przejdziemy do dyskusji, debaty, prezentacji państwa stanowisk, które pewnie podejmowaliście na specjalnie zwoływanych sesjach rady miast, gmin. Chodzi o to, żebyście państwo przedstawiali owe stanowiska wraz z pytaniami, jeżeli takie są. Wiem, że dodatkowo były zbierane podpisy pod różnymi petycjami. Mówię o mieszkańcach. Również będziecie mogli je zaprezentować.

Mam jedynie do państwa ogromną prośbę, aby dzisiejsza debata była debatą na argumenty. Jeżeli nawet nie zgadzamy się na któryś z korytarzy, dobrze by było, żebyśmy przedstawiali argumenty, żebyśmy siłą argumentów przekonywali, że część korytarzy jest w niewłaściwym miejscu. O to chciałbym państwa poprosić. Chciałbym również prosić, żeby wystąpienia nie były zbyt długie, żeby były konkretne, trzy-, czterominutowe, żeby państwo mogli zabrać głos.

Ustaliliśmy z panem ministrem, że pan minister będzie na sali do godz. 14.30-14.40. Dobrze by było, żeby większość czy też wszystkie samorządy mogły się do tego czasu wypowiedzieć. Mamy tutaj przedstawicieli samorządów łódzkiego, mazowieckiego, świę-

tokrzyskiego i śląskiego... Wszystkie korytarze budzą dosyć duże kontrowersje, dlatego musimy to zrobić dosyć sprawnie. Panie ministrze, pozwoli pan, że oddam panu głos. Bardzo proszę. Później będziemy postępować według zaprezentowanego scenariusza.

**Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego Marcin Horała:**

Faktycznie nie będę już powtarzał pewnych rzeczy. Mamy także przygotowaną prezentację o samym Centralnym Porcie Komunikacyjnym, ale zrezygnujemy z niej. Zresztą mieliśmy już posiedzenie Komisji, na którym o tym rozmawialiśmy.

Odnosząc się do strategicznego studium lokalizacyjnego, powiem, że wzbudziło to wiele kontrowersji, może niepokojów. Wydaje mi się, że w znacznej mierze niepotrzebnych niepokojów, najczęściej opartych na nieporozumieniu. Niestety, zdarzają się również przypadki, że także na fałszu, ale myślę, że przede wszystkim na nieporozumieniu.

Strategiczne studium lokalizacyjne to dodatkowy, można powiedzieć, przedwstępny etap konsultacji przebiegu nowych inwestycji kolejowych. Na sztywno, po zakończeniu konsultacji strategicznego studium lokalizacyjnego, chcielibyśmy mieć uzgodnione korytarze transportowe, czyli pasy ziemi o szerokości kilkunastu, nieraz kilkudziesięciu kilometrów, w ramach których gdzieś przebiegną linie kolejowe. Na przykład, na obszarze Łodzi granice korytarza przebiegają jedna na północ od Łodzi, a druga na południe. Są na tyle szerokie, że cała Łódź się mieści. Akurat do tego nie ma uwag. Raczej nie ma kontrowersji wokół tego, że chcemy, aby Łódź była podłączona do systemu kolei dużych prędkości.

Po to, żeby przyspieszyć proces inwestycyjny, w ramach korytarzy wskazujemy po kilka, zazwyczaj wariantowych, przykładowych, możliwych przebiegów linii kolejowych lub drogowych dla obwodnicy autostradowej Warszawy i trasy S10. Dlaczego? Otóż idea jest taka, że pozwoli to, ponieważ niezwykle ambitny program inwestycyjny Centralnego Portu Komunikacyjnego zakłada budowę infrastruktury w tempie znacznie szybszym niż do tej pory w Polsce miało miejsce... Jednym z elementów, który pozwoli na przyspieszenie – mamy taką nadzieję – jest to, że już na etapie strategicznego studium lokalizacyjnego wyłapiemy największe bolączki, największe problemy, najgrubsze konflikty społeczne, konflikty dotyczące przebiegów, do których później, jak w przypadku każdej inwestycji, będziemy wracali na gminne, powiatowe konsultacje ze skonkretyzowanymi, aczkolwiek wielowariantowymi inwestycjami. Dodam, że do etapu decyzji środowiskowej inwestycje muszą być pokazywane w kilku wariantach. Zatem bolączki będziemy znali szybciej. Już teraz będziemy znali problemy, uwagi, które by wystąpiły. Będziemy mogli uwzględnić je w założeniach.

Oczywiście patrząc na składane uwagi, nie zawsze da się to zrobić, dlatego że czasem są ze sobą sprzeczne. Czasem proponowane alternatywne przebiegi są niezgodne z prawem, niezgodne z wymogami technicznymi albo w oczywisty sposób radykalnie droższe – o miliardy złotych. Natomiast wszędzie tam, gdzie będzie to możliwe, będziemy chcieli uwzględnić podstawowe uwagi w projekcie, z którym wrócimy, z którym przyjdziemy na konsultacje, żeby, mówiąc kolokwialnie, w ramach konsultacji można było już tylko dopieszczać szczegóły. Główne wątki będziemy mieli zbadane, zaadresowane i rozpoznane na etapie strategicznego studium lokalizacyjnego.

Strategiczne studium lokalizacyjne nie jest projektem budowlanym, nie jest decyzją środowiskową. Pokazuje przykładowe, hipotetyczne przebiegi. Dlatego na przykład nie pokazuje tego, gdzie będzie tunel lub wiadukt, aczkolwiek zwracam państwa uwagę, że przy kolejach dużych prędkości każdy konflikt, każde skrzyżowanie musi być bezkolizyjne. Wszędzie tam, gdzie jest przebieg przez drogę, przez rzekę, przez gęstą zabudowę, będzie tunel lub ewentualnie estakada, most. Będzie to rozstrzygane na etapie poszczególnych projektów.

Po drugie, nie jest to w żaden sposób ostateczny przebieg. Jest to pokazanie pewnych propozycji do dyskusji, do konsultacji, po to, żeby na dodatkowym, przedwstępnym etapie inwestycji wyłapać, zebrać opinie lokalnych społeczności, samorządów. Od razu odniosę się do podstawowego zarzutu, czemu powstały bez konsultacji, w cudzysłowie, z samorządami. Jest to troszeczkę nieprawda, ponieważ latem ubiegłego roku były regio-

nalne konsultacje strategiczne. Faktycznie były ograniczone w swoim zasięgu, czyli byli konsultowani interesariusze na poziomie województwa, w tym regionalne dyrekcje ochrony środowiska, urzędy wojewódzkie, urzędy marszałkowskie i samorządy miast będących stolicą województwa. Na tej podstawie zostały wypracowane wstępne przebiegi. W ich toku przeanalizowano ponad 13 tys. kilometrów potencjalnych przebiegów, czyli kilkakrotnie więcej niż cała obecna sieć dróg krajowych i autostrad. Na tej podstawie zaproponowano pierwsze, wstępne wielowariantowe propozycje.

Na pytanie, dlaczego wcześniej nie zwróciliśmy się do samorządu tej czy innej gminy, nie spotkaliśmy się, nie wypracowaliśmy jakiś przebiegów, odpowiedź jest taka, że mówimy o inwestycjach, które dotyczą terenów stu osiemdziesięciu powiatów i kilkuset gmin. Biorąc pod uwagę, że czasem zmiana przebiegu powoduje zmianę granicy gminy i przejście do innej gminy – potencjalnie byłoby do 1 tys. zainteresowanych gmin – pewnie trwałoby to kilkanaście lat. Przyjęliśmy inną metodę opracowania dokumentu, który jest udostępniony publicznie dla wszystkich, nie tylko dla urzędników samorządowych, ale także dla mieszkańców. Każdy na równych prawach może się z nim zapoznać i złożyć uwagi.

Jeszcze tylko dwa słowa o tym, co dalej, jaki jest dalszy kalendarz. Do 10 marca drogą internetową zbieramy zgłaszane uwagi. Zdaje się, że jest ich już ponad 8 tys. Więcej? Przekroczyliśmy 10 tys. Uwagi są z całego kraju. Często są jednobrzmiące czy bardzo podobne. Niemniej wpłynęło 10 tys. uwag, które zostaną przeanalizowane. Prawdopodobnie w przeciągu kilku miesięcy przedstawimy nie tyle korektę, co powiedzmy, rozwinięcie strategicznego studium lokalizacyjnego. Wszędzie tam, gdzie były proponowane nowe przebiegi, a wstępna analiza wskaże, że w oczywisty sposób nie są znacznie droższe, w oczywisty sposób nie powodują znacznie większej konieczności wyburzeń, w oczywisty sposób są mniej korzystne, zostaną uwzględnione w studium. W niektórych miejscach pojawi się czwarty czy piąty wariant. Oczywiście z góry nie przesądza to, że poprzednie są nieaktualne, ale do dalszej analizy oceny środowiskowej i dalszych pogłębionych konsultacji społecznych będziemy włączać wszystkie pogłębione wielowariantowe rozwiązania.

Później będzie etap inwentaryzacji środowiskowych. Następnie, oddzielnie dla poszczególnych inwestycji, ponieważ 1600 kilometrów nowych linii to nie będzie jedna inwestycja o jednym harmonogramie, tylko będzie to kilkadziesiąt oddzielnych inwestycji w rodzaju budowy odcinka linii kolejowej od / do o długości dwudziestu, trzydziestu, pięćdziesięciu kilometrów, każdy proces inwestycyjny będzie miał swój przebieg. Skoro są, zwłaszcza przedstawiciele samorządów, nie muszę opowiadać jak wygląda inwestycja, jakie ma swoje kolejne etapy. Będą konsultacje społeczne. Wtedy przyjdzie moment na konsultacje w gminach. Będą przyjeżdżać nasi specjaliści, będą się spotykać, uzgadniać tak, żeby wypracować optymalne przebiegi.

Tylko to chciałem powiedzieć, dlatego że wyczuwam duże pokłady emocji, które są zupełnie niepotrzebne. Wręcz przeciwnie. Jesteśmy atakowani za to, że nie konsultujemy, podczas gdy właśnie wprowadziliśmy wcześniejszy, dodatkowy etap konsultacji. W wielu inwestycjach na tym etapie zaawansowania, na którym jest nasz program kolejowy, mieszkańcy w ogóle nie wiedzą, że cokolwiek jest planowane. My postanowiliśmy z tym wyjść transparentnie, całościowo, na najwcześniejszym etapie, żeby jak najszybciej zbierać uwagi, móc je rozpatrywać i uwzględniać, żeby dzięki temu późniejsze pogłębione konsultacje dotyczyły już bardzo konkretnych szczegółów, żeby najważniejsze problemy były zaadresowane.

Może tyle tytułem wstępu. Myślę, że będzie wiele szczegółów, na które będziemy odpowiadać. Są ze mną przedstawiciele spółki i różnych innych instytucji, a więc będzie można wchodzić w szczegóły, jeżeli będzie taka wola.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, tytułem komentarza do tego, co pan przedstawił, proszę się nie dziwić emocjom, ponieważ dotyczy to zwykłych ludzi, którzy często zainwestowali cały majątek życia. W przypadku miast, gmin przyjęte są plany zagospodarowa-

nia, na podstawie których ci ludzie podejmowali takie, a nie inne decyzje. Konsultacje w wielu miejscach wprowadzają niepotrzebny zamęt.

Dobrze. Po kolei. Pan minister rozpoczął od Łodzi. W pierwszej kolejności proponuję łódzki korytarz. Mamy przedstawicieli miast Łodzi, Konstantynowa. Na pewno mamy również przedstawicieli gminy Wodzierady. Chciałbym, żeby państwo z tych miast, miasteczek mogli zabrać głos po jednej osobie. Zanim oddam głos pierwszej osobie, dodam, że na temat przebiegu wpłynęła krótka prezentacja z miasta Łodzi. Wcześniej przebieg był ustalony na tzw. przebieg południowy. Chciałbym państwa prosić o uruchomienie kilku slajdów. Bardzo syntetycznie przedstawiają one informację na temat nowego przebiegu. Tak, za chwilkę udzielę głosu, za momencik. Najpierw chciałbym, żebyście państwo zobaczyli krótką prezentację.

Prace projektowe rozpoczęły się w 2005 roku. Kolej dużych prędkości. W 2015 roku przyjęto wariant południowy kolei dużych prędkości. Wydano na to 75 000 tys. zł. Pojawił się wariant południowy. Tunel pod Łodzią, tutaj jest błąd, wyjście na zachód, wzdłuż linii z Łodzi Kaliskiej do Lublinka. To jest wariant południowy. Dobrze. To jest wariant południowy. Tak, to ten, który był przyjęty w 2015 roku. Na razie mówimy o tym. Proszę dalej. Wariant południowy kolei dużych prędkości z 2015 roku. Jest to rozrysowane. Chciałbym tylko zwrócić uwagę na jedną rzecz, ponieważ pan minister często mówi o 70 tys. osób. Tyle mieszka na Retkini, ale jak na to popatrzymy, dziękuję miastu Łódź za prezentację, bo to pokazuje, że tutaj nie ma wyburzeń blokowiska. Na pewno nie dotyczy to żadnych 70 tys. osób. Warto to na dzień dobry sprostować, ponieważ szkoda by było w jakikolwiek sposób powielać owe informacje.

Poproszę dalej. Południowy wariant kolei dużych prędkości został wybrany po obszernych konsultacjach, po wielu latach pracy, po analizie różnych tras. Poproszę jeszcze rok 2020. No właśnie. Tutaj rząd proponuje zupełnie nowy wariant, nie uwzględnia trasy południowej. Konsultacje faktycznie trwają tylko miesiąc. Zaproponowane warianty to tylko kreski namalowane na mapach. Mówię „niestety", dlatego że dzisiaj do tego się odnosimy.

Bardzo proszę. Wariant rządowy przebiega przez zabytkowy Park na Zdrowiu, tereny Brusa, tereny rzeki Łódki, Złotna, Konstantynów Łódzki. Jest to miasto, które sąsiaduje z Łodzią. Właśnie, są to kreski narysowane na mapie. Bardzo proszę dalej. Wariant rządowy to niestety wysiedlenia, strata dorobku życia, zniszczenie zabytkowego Parku na Zdrowiu, ogrodu zoologicznego, ogrodu botanicznego, terenów wypoczynkowych Błoni i Brusa.

Bardzo proszę dalej. Specustawa kolejowa, konieczność wydania nieruchomości, wysokość odszkodowania ustalona już po wydaniu nieruchomości, a wypłacenie odszkodowania wiele miesięcy po utracie nieruchomości.

Stanowisko miasta to powrót do południowego wariantu trasy. Tutaj chciałbym poprosić, ponieważ jest z nami przewodniczący rady miasta...

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Przepraszam, chciałbym w dwóch słowach odnieść się do prezentacji.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Tak na świeżo, dlatego że potem jak będę...

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Panie pośle, sekundkę. Jeżeli pan pozwoli, chciałbym, żeby wypowiedział się tylko pan przewodniczący rady miasta, który przyjechał z Łodzi. W tej sprawie odbyła się specjalna sesja nadzwyczajna. Chciałbym teraz oddać mu głos, żeby uzasadnił stanowisko, które, z tego, co wiem, było poparte bez głosu sprzeciwu. Bardzo proszę, oddaję głos panu przewodniczącemu.

**Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi Marcin Gołaszewski:**

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za udzielenie głosu.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Panie pośle, zaraz oddam panu głos.

**Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi Marcin Gołaszewski:**

Chciałbym przedstawić stanowisko samorządu łódzkiego. Rada miejska na posiedzeniu w dniu 2 marca...

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**

Panie przewodniczący, chciałbym w sprawie formalnej.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Za moment będzie pan mógł. Ja prowadzę.

**Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi Marcin Gołaszewski:**

Przepraszam, chciałbym zabrać głos, ponieważ dzisiaj jest także posiedzenie Związku Miast Polskich. Będę musiał udać się na lotnisko. Dlatego chciałbym tylko przedstawić stanowisko Rady Miejskiej w Łodzi. Potem będę musiał państwa opuścić, ale są też obecni skarbnik i dyrektor z Urzędu Miasta w Łodzi, którzy przedstawią szczegółowe informacje. Ze swej strony chciałbym przedstawić jedynie stanowisko Rady Miejskiej w Łodzi, które zostało przyjęte w dniu 2 marca 2020 roku. Oczywiście jest to stanowisko – negatywna opinia – dotyczące zmian przebiegu linii kolejowych dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław. Po części argumentacja jest taka, jaką pan poseł przedstawił w przedmiotowej prezentacji.

Rada Miejska w Łodzi postuluje utrzymanie przebiegu w granicach miasta Łódź zgodnego ze studium wykonalności dla budowy linii kolejowych dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław z 2017 roku, czyli z wyprowadzeniem linii kolei dużych prędkości z Łodzi w kierunku zachodnim wzdłuż linii kolejowej nr 14 na południe od osiedla Retkinia.

Rada Miejska w Łodzi zwraca uwagę, że przedstawiony przez Centralny Port Komunikacyjny przebieg linii na zachód od Dworca Łódź Fabryczna jest niezgodny ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi oraz miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Skutkiem tego są bardzo liczne niepokoje społeczne, bowiem proponowany przebieg w wielu miejscach narusza interesy mieszkańców i inwestorów. Szczególny niepokój budzi postulowanie przebiegu tunelu pod przyrodniczo cennymi terenami, tj. Parku im. Józefa Piłsudskiego, Parku na Zdrowiu. Są to tzw. zielone płuca Łodzi.

Ponadto niepokój Rady Miejskiej w Łodzi budzi fakt obniżenia planowanej prędkości do 250 km/h, co będzie skutkować dłuższym czasem podróży i mniejszą konkurencyjnością kolei w stosunku do innych środków transportu.

Chciałbym także podkreślić, że na nadzwyczajnej sesji rady miejskiej radni oczekiwali od pracowników Centralnego Portu Komunikacyjnego udzielenia odpowiedzi na wiele pytań, które padły na tejże sesji. Na wiele z nich nie uzyskaliśmy żadnej odpowiedzi. Posługiwano się daleko idącymi ogólnikami, które np. nie wskazywały, gdzie linie kolei dużych prędkości miałyby wychodzić na powierzchnię. Z jednej strony może to być zrozumiałe, tyle tylko że w momencie, kiedy kolej przebiega np. przez Park na Zdrowiu, informacja ta jest jedną z kluczowych nie tylko pod względem ekologicznym, ale także pod względem interesu mieszkańców, dla których, oczywiście na podstawie planów zagospodarowania przestrzennego, wydawane były odpowiednie zgody na zabudowę jednorodzinną. Tutaj jest aspekt ludzki, który także należałoby podkreślić. Co z inwestycjami, które znajdują się na etapie realizacji? Czy mają być realizowane? Czy mają zostać wstrzymane? Co z kredytami, które zostały udzielone na realizację inwestycji? Co z budynkami, które już stoją? Jest wiele pytań, na które chcielibyśmy uzyskać odpowiedź. Niestety, w czasie sesji posługiwano się bardzo daleko idącymi ogólnikami. Mam nadzieję, że dzisiaj – tutaj – zostaną podane jakieś konkrety.

Bardzo dziękuję. Jeżeli będą jakieś pytania szczegółowe, pozostaje pan skarbnik razem z panem dyrektorem. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Mam tylko prośbę, żeby to stanowisko wpłynęło do protokołu, żeby można było... Tak, dziękuję bardzo. Pan poseł w kwestii formalnej. Proszę bardzo.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**

Pan przewodniczący skorzystał ze szczególnego przywileju przedstawienia prezentacji, która nie była prezentacją. Myślę, że prezentacja wymaga więcej precyzji, jeżeli chodzi o informacje, które się przekazuje. Jestem posłem z Łodzi. Pan mieszka w Łodzi. Jesteśmy z tego samego regionu. Myślę, że prezentacja wymaga bardzo istotnego uzupełnienia. Po pierwsze, uzupełnienia dosyć fundamentalnych informacji związanych z nową koncepcją przebiegu inwestycji związanej nie tylko z lotniczym Centralnym Portem Komunikacyjnym, ale również z przebiegiem kolei dużych prędkości. Jeżeli pan przewodniczący korzystając z przywileju dałby również mnie możliwość zaprezentowania kilku słów w tej sprawie, moim zdaniem byłoby to istotnym uzupełnieniem państwa wiedzy.

Jestem za tym, żeby sprawy te konsultować, ale jednocześnie żeby była pełna wiedza, jak było wcześniej, co się zmieniło, jaka wiedza powinna dotrzeć do mieszkańców, żeby wszyscy mogli współdecydować. Zadałem sobie trud, żeby pozyskać taką wiedzę. Stwierdzam, że w informacji są olbrzymie luki, które trzeba wypełnić. Nie wiem, kiedy będę mógł zabrać głos, żeby poczynić owo uzupełnienie, ale uważam, że te informacje powinny być tutaj przekazane jeszcze przed państwa prezentacją. Zgłaszam się po to, żeby móc wypowiedzieć się przez kilka minut na ten temat.

Mam jeszcze jeden tytuł, ponieważ uczestniczyłem w idei powstawania. Była tutaj podana data 2005 roku. Historia inwestycji ma jeszcze odleglejszą datę. Zaczyna się od okresu studiów w Rządowym Centrum Studiów Strategicznych, kiedy były realizowane koncepcje lokalizacji centralnego portu pomiędzy Łodzią a Warszawą. Potem samorządy Łodzi i Warszawy za prezydentury zarówno Lecha Kaczyńskiego, jak i Jerzego Kropiwnickiego, samorządy z Mazowsza, samorząd województwa mazowieckiego, samorząd województwa łódzkiego, angażowały się w to, a więc historia jest głębsza. Warto do tego wrócić i podkreślić, jakie są różnice. Kiedy zatem mogę zabrać głos?

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Będzie czas dla parlamentarzystów, myślę, że oczywiście dla tych parlamentarzystów, którzy zaangażowali się w te tematy. Proponuję, żeby teraz uszanować samorządy, które do nas przyjechały. Chciałbym, żeby przedstawiły swoje stanowiska i uwagi. Kiedy będziemy kończyli każdy z wariantów, kiedy będziemy kończyli wariant łódzki, parlamentarzyści z Łodzi bądź osoby, które będą chciały wypowiedzieć się w tej sprawie, będą mogły się wypowiedzieć. Dobrze by było, żebyśmy posłuchali, co samorządy i mieszkańcy mają do powiedzenia. Dlatego zaprosiliśmy dzisiaj samorządowców. Czy w sprawie Łodzi...?

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Ja także chciałbym móc jeszcze zabrać głos.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**

Myślę, że powinno być dokładnie odwrotnie.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Oczywiście pan minister będzie mógł. Myślę, że nawet wszyscy oczekują, żeby pan zabrał głos. Pan minister Polaczek. Proszę bardzo.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam pytanie, dlatego że wystąpienie pana ministra było krótkie. Oczywiście podmiotem, który jest za to odpowiedzialny, jest spółka Centralny Port Komunikacyjny. Mam pytanie uzupełniające. Czy pan prezes Wild albo przedstawiciel spółki w ramach wprowadzenia do dyskusji chciałby ewentualnie dodać kilka uwag dotyczących przede wszystkim komponentu potencjalnych korytarzy kolejowych? Myślę, że bardziej uszczegółowiłoby to ewentualne kwestie, w cudzysłowie, sporne czy też kwestie, które zostały podniesione przez opinię publiczną w różnych

regionach na kanwie tych dokumentów, które konsultowane są przez Centralny Port Komunikacyjny.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Czy pan prezes chciałby uzupełnić?

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Ja bym bardzo chętnie uzupełnił. Powiem to samo, co pan prezes.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Oczywiście, tym bardziej pan minister.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Jeżeli pan minister chce, proszę bardzo, chociaż może warto wysłuchać jeszcze cztery samorządy, które się przygotowały. Dotyczy to trasy w ogóle.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Dobrze. Jeżeli pan przewodniczący się zgodzi i jeżeli dobrze rozumiem, czy możemy przyjąć konwencję, że omawiamy to regionami? Najpierw wszystkie samorządy, potem ja odpowiadam, potem posłowie i przedstawiciele regionu.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dokładnie tak.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Przez „ja" rozumiem spółkę i obecne urzędy. Czasem będę się podpierał obecnymi osobami.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Oczywiście. Tak jest. Bardzo proszę. Poproszę kolejny samorząd. Jest z nami burmistrz Konstantynowa Łódzkiego, pan Robert Jakubowski. Bardzo proszę.

**Burmistrz Konstantynowa Łódzkiego Robert Jakubowski:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, jakkolwiek oczywiście ufamy zapewnieniom pana ministra, jakoby strategiczne studium lokalizacyjne miało jedynie charakter poglądowy i wstępny, jednak chcielibyśmy zwrócić uwagę, że ów planistyczny dokument już teraz wywołuje realne i bardzo niekorzystne skutki dla mieszkańców Konstantynowa Łódzkiego. Proszę państwa, nie od tego chciałbym zacząć swoją wypowiedź, ale jest to dosyć ważna informacja.

Pod koniec ubiegłego tygodnia miałem okazję rozmawiać z jednym z notariuszy, który prowadzi kancelarię na terenie naszego miasta. Pan sędzia powiedział mi, że tylko w pierwszym tygodniu od dnia, kiedy ukazała się owa informacja, cztery akty notarialne, wobec których w jego kancelarii zostały zaplanowane czynności notarialne, zostały odwołane. Stąd, drodzy państwo, z dużym prawdopodobieństwem należy domniemywać, że niestety do czasu, kiedy ta informacja nie znajdzie ostatecznego potwierdzenia, nasze miasto czeka paraliż inwestycyjny.

Szanowni państwo, w dniu 27 lutego bieżącego roku Rada Miejska w Konstantynowie Łódzkim podjęła uchwałę w sprawie wyrażenia kategorycznego sprzeciwu wobec wariantu przebiegu nowej linii kolejowej nr 85 na odcinku Łódź Fabryczna – Poznań Starołęka wskazanym przez Centralny Port Komunikacyjny, przebiegu przez teren gminy Konstantynów Łódzki. Podnosząc zarzut sprzeciwu, oczywiście wskazała wiele argumentów, które przemawiają właśnie za takim stanowiskiem samorządu. W głównej mierze pokrywają się one z argumentami, które przedstawił przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi, ale pozwólcie państwo, że w dużym skrócie, hasłowo przedstawię te, które dotyczą bezpośrednio Konstantynowa Łódzkiego.

Oczywiście tym, co w największym zakresie budzi znaczne i uzasadnione – w naszej opinii – protesty społeczne jest kolizja z istniejącą już zabudową mieszkaniową, jak również z terenami, które w planach, w takich dokumentach jak plan zagospodarowania przestrzennego, przeznaczone są pod zabudowę mieszkaniową. W rezultacie z dużym prawdopodobieństwem domniemywamy, że przebieg owego wariantu będzie rodził konieczność wysiedlenia stamtąd mieszkańców, którzy na przestrzeni dwóch, trzech,

pięciu lat wybudowali tam nieruchomości, oczywiście inwestując niemałe pieniądze na realizację owych planów.

Ponadto, drodzy państwo, na co w szczególności zwracamy uwagę, w tej chwili na terenie naszego miasta budowana jest droga ekspresowa S14, która już dzieli nam infrastrukturę Konstantynowa Łódzkiego w kierunku wschód-zachód. Gdyby przyjąć, że wariant północy ziści się w takim kształcie, w jakim jest przedmiotem konsultacji, oznaczałoby to, że infrastruktura naszego miasta dodatkowo uległaby podziałowi na kierunek północ-południe. Byłoby to ogromne wyzwanie dla samorządu, żeby skomunikować ze sobą poszczególne części miasta. Bez wątpienia spowodowałoby to, że nasze tereny inwestycyjne mocno straciłyby na atrakcyjności.

Bardzo ważny argument. Drodzy państwo, na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat samorząd Konstantynowa Łódzkiego podjął wiele zintensyfikowanych działań, których celem było utworzenie strefy ekonomicznej. Tak się składa, drodzy państwo, że w związku z budową drogi S14 mamy w planach wybudować łącznik do węzła komunikacyjnego, który umożliwiłby wyprowadzenie ciężkiego transportu z centrum miasta, ze ścisłego centrum miasta. Natomiast zaproponowany przez Centralny Port Komunikacyjny wariant w oczywisty sposób niemożliwym czyniłby realizację owego przedsięwzięcia, dlatego że przebiega on dokładnie w miejscu, w którym miałby powstać łącznik z węzłem drogi S14.

Drodzy państwo, nie będę już mówił o tym, ponieważ są to oczywiste rzeczy, że pozostajemy w konflikcie w zakresie stworzonych przez radę miejską rozwiązań dotyczących infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, energetycznej, drogowej. Wiele argumentów już zostało przedstawionych.

Zwracamy uwagę, apelujemy. Miałem już przyjemność spotkać się z panem ministrem Marcinem Horałą. Rozmawialiśmy na ten temat. Co prawda, uzyskałem zapewnienie, że jest to konsultacja, że jest to wstępny etap, że dokumenty mogą jeszcze ulec zmianie, ale to, o co wnosimy, apelujemy, prosimy, panie ministrze, to to, żeby czas na podjęcie decyzji był relatywnie, możliwie jak najkrótszy, dlatego że tak długo, jak długo będziemy trwać w niepewności, będzie trwał paraliż inwestycyjny, o którym wspomniałem na początku. Tymczasem bardzo zależy nam na tym, żebyśmy nasze miasto rozwijali, a nie trwali w stagnacji, która oczywiście niweczy rozwój.

Proszę państwa, na koniec. Samorząd Konstantynowa Łódzkiego, jak państwo widzicie, jest tutaj chyba najliczniej reprezentowany, za co z tego miejsca chciałbym podziękować zarówno przybyłym wraz ze mną radnym rady miejskiej, jak i mieszkańcom Konstantynowa Łódzkiego. Jest to dla mnie bardzo ważne, że państwo jesteście tutaj.

Odwołując się do pewnych generalnych norm prawa, chciałbym powiedzieć, że w porządku prawnym istnieją przepisy, które stanowią, że nie należy czynić użytku ze swojego prawa, jeżeli byłoby to sprzeczne ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem owego prawa lub z zasadami współżycia społecznego. Teza ta, drodzy państwo, oczywiście znajduje szerokie potwierdzenie w orzecznictwie Sądu Najwyższego. W jednym z orzeczeń chyba z 1969 roku, ale jest to orzeczenie aktualne na gruncie obecnie obowiązujących przepisów. Sąd Najwyższy wskazał, że domniemanie przemawia za tym, iż ten, kto korzysta ze swojego prawa, czyni to w sposób zgodny z zasadami współżycia społecznego. Dopiero istnienie szczególnych okoliczności, z którymi akurat w tym przypadku mamy do czynienia, pozwala na zakwalifikowanie takiego zachowania jako nadużycie prawa, które nie zasługuje na poparcie z punktu widzenia zasad współżycia społecznego. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję, panie burmistrzu. Za chwilkę oddam panu głos w sprawie petycji, ale po kolei samorządy. Czy Lutomiersk jest na sali? Gmina Wodzierady? Bardzo proszę. Proszę, żebyście państwo przedstawili swoje stanowisko.

**Prezes Komitetu Społeczności Gminy Wodzierady Agnieszka Kluba:**

Proszę państwa, nazywam się Agnieszka Kluba. Jestem przedstawicielem Komitetu Społeczności Gminy Wodzierady.

Chciałabym powiedzieć, że podobnie jak w roku 2013, tak i w tym roku społeczność naszej gminy nie akceptuje przebiegu trasy kolei dużych prędkości przez nasz teren. Dziwi nas, że nasza gmina ponownie stała się miejscem trasowania, mimo zgłaszanych wówczas masowo protestów. Chciałabym powiedzieć, że sprzeciw jest ogromny. Cała gmina, cała społeczność jest poruszona.

Może tytułem potwierdzenia przeczytam protest, który wystosowaliśmy i który złożymy w Centralnym Porcie Komunikacyjnym, ponieważ on najlepiej streszcza wszystkie argumenty, które przemawiają przeciwko tej inwestycji: „My, niżej podpisani, mieszkańcy Gminy Wodzierady, nie wyrażamy zgody na przebieg trasy kolei dużych prędkości, tj. linii kolejowej nr 85 arkusz nr 4 przez naszą gminę. Dla poparcia naszych racji przedstawiamy następujące argumenty.

Wodzierady to niewielka gmina podmiejska o stosunkowo dużej koncentracji funkcji. Trasa KDP w obu przedstawionych wariantach przecina ją równo na pół. Gmina ma podłużnych kształt. Takie rozwiązanie oznaczałoby fatalną destabilizację skoncentrowanego układu funkcji. W szczególności poprzez zamknięcie wielu dróg lokalnych znacznie skomplikowałoby korzystanie z istniejącej infrastruktury, między innymi ze służby zdrowia i ze szkół. Skomplikowałoby również dostęp do prywatnych nieruchomości oraz szlaków.

Przez naszą gminę przebiega Łódzki Szlak Konny, którego utworzenie kosztowało 33 000 tys. zł, oraz Łódzka Magistrala Rowerowa będąca częścią europejskiej trasy rowerowej EuroVelo. Po wybudowaniu linii kolejowej niemożliwe będzie zachowanie spójności gospodarczej, kulturalnej, administracyjnej i turystycznej gminy. Obydwie części staną się odrębnymi organizmami.

Po drugie, Wodzierady już siedemnaście lat temu ustanowiły miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dbający o ochronę atrakcyjności turystyczno-przyrodniczej ich terenów. Efektem jest napływ ludności z Łodzi oraz rosnące zurbanizowanie gminy przy zachowaniu zrównoważonego rozwoju. Ulokowanie KPD w gminie zniszczyłoby ów potencjał rezerwy osadniczej i wypoczynkowej, a wraz z ucieczką mieszkańców i inwestorów, z uwagi na uciążliwe sąsiedztwo trakcji, przyczyniłoby się do degradacji finansowej gminy.

Po trzecie, kolejnym negatywnym skutkiem byłaby duża skala wyburzeń istniejącej zabudowy mieszkaniowej, w tym wielu domów wybudowanych niedawno, co będzie się wiązać z licznymi wysiedleniami i stratami majątkowymi mieszkańców. Nastąpiłby znaczny spadek wartości nieruchomości, których obecna atrakcyjność wiąże się z niezniszczonym środowiskiem przyrodniczym i unikalnymi walorami krajobrazowymi oraz brakiem uciążliwego sąsiedztwa obiektów przemysłowych, dróg krajowych, autostrad, linii wysokiego napięcia, itp.

Po czwarte, planowany podział i przecięcie działek uniemożliwi ich rolnicze wykorzystanie, zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem. Będzie to skutkować eliminacją mieszkańców z życia społecznego, gwałtownym wzrostem bezrobocia wśród ludności wiejskiej z powodu utraty warsztatu pracy, jakim jest ziemia rolna.

Po piąte, przeprowadzenie trasy KDP przez tereny zalesione skupione wokół doliny rzeki Pisi, które są zielonymi płucami Łodzi i, chciałabym przypomnieć, województwa o najmniejszym zalesieniu w Polsce, przeprowadzenie trasy przez tereny rozlewiskowe spowodowałoby, że dużemu zniszczeniu uległoby środowisko przyrodnicze”. Przepraszam, mam awarię…

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Jeżeli państwo macie to na piśmie, bardzo proszę przedłożyć podkomisji.

**Prezes Komitetu Społeczności Gminy Wodzierady Agnieszka Kluba:**

Tak, mamy. Może dokończę…

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo proszę.

**Prezes Komitetu Społeczności Gminy Wodzierady Agnieszka Kluba:**

Ogólnie chodzi o to, że trasa przeprowadzona w wariancie, który otrzymaliśmy, zniszczyłaby liczne tereny zalesione, w tym uroczyska Lasu Wilamowskiego, ponad stuletniego lasu, który stanowi jeden z bardziej zalesionych terenów w tych okolicach.

Naruszyłoby to także znacznie stosunki wodne, a gmina Wodzierady jest gminą, która szczególnie cierpi na deficyt wody. Susza, warunki klimatyczne, a także lej depresyjny z okolic Bełchatowa, a w przyszłości może również Złoczewa, sprawiają, że naprawdę mamy poważne problemy z wodą. Boimy się, że trasowanie przez nasze tereny tylko pogłębi owe problemy. Ogólnie apelujemy o branie pod uwagę takiego czynnika jak zachowanie niezdegradowanych terenów w ich kształcie, o ich nienaruszanie.

Zastanawiamy się także, dlaczego nie rozważacie państwo trasowania po istniejących komunikacyjnych kanałach kolejowych. W naszym przypadku mam na myśli konkretnie – oczywiście nas najbardziej właśnie to interesuje – linię pomiędzy Pabianicami, Łaskiem, Zduńską Wolą i finalnie Sieradzem, który jak rozumiem, i tak będzie branym pod uwagę węzłem kolejowym. Trasa ta jest bardzo szeroka. W Łasku są co najmniej trzy linie. Zduńska Wola jest potężnym węzłem kolejowym. Nie ma potrzeby degradować środowiska i terenów, które leżą w odległości kilkunastu kilometrów. Nie rozumiem, dlaczego w ten sposób musimy dzielić gminę.

Co więcej, chciałabym powiedzieć, że w proteście odnosiliśmy się do dwóch wariantów. Okazuje się, że druga linia to linia towarowa. To już w ogóle nie ma większego sensu. Dlaczego puszcza się linię towarową przez gminę, jeżeli można ją puścić kilkanaście kilometrów dalej? De facto bylibyśmy podzieleni nie na dwie, ale na trzy części, co w przypadku tak małej gminy spowodowałoby naprawdę poważne kłopoty. Może to tyle. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo pani dziękuję.

**Prezes Komitetu Społeczności Gminy Wodzierady Agnieszka Kluba:**

Może jeszcze pani wójt...

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Pani wójt. Bardzo proszę o krótkie uzupełnienie.

**Wójt Gminy Wodzierady Renata Szafrańska:**

Panie przewodniczący, Wysoka Podkomisjo, szanowni państwo, przede wszystkim potwierdzam to, co powiedział pan burmistrz Konstantynowa Łódzkiego. Niestety, w ostatnim okresie zauważamy znaczny spadek zainteresowania gruntami w naszej gminie. Wycofywane są wnioski o wypis z planu zagospodarowania przestrzennego gminy.

W 2003 roku ustaliliśmy plan zagospodarowania przestrzennego na terenie całej gminy. Obecnie aktualizujemy go. Na przykład, w 2018 roku w miejscowości, w której wówczas była planowana kolej dużych prędkości, wpisaliśmy kolej dużych prędkości. Teraz okazuje się, że w związku z nową koncepcją – na dzień dzisiejszy – kolej ma przebiegać przez zupełnie inne miejscowości. Destabilizacja, zmiana informacji powoduje duże zaniepokojenie wśród mieszkańców. Dlatego są tak liczne protesty.

W dniu wczorajszym samorząd gminy Wodzierady podjął uchwałę rady gminy w sprawie wyrażenia sprzeciwu wobec przebiegu nowej linii kolejowej nr 85 przez teren gminy Wodzierady. Po części argumenty przedstawiła już pani Agnieszka. Głównym, alternatywnym rozwiązaniem, przynajmniej według nas, jest ustalenie nowego przebiegu kolei dużych prędkości przez istniejące już linie kolejowe lub drogi ekspresowe, które w tym momencie przebiegają poza terenem gminy Wodzierady. Jest to dziesięć kilometrów, jeżeli chodzi o torowisko PKP. Trasa S8 jest jeszcze bliżej. Być może na tym odcinku udałoby się poprowadzić to przy trasie S8, tym bardziej, że takie rozwiązania są w krajach Unii Europejskiej, gdzie przy autostradach w tym samym ciągu komunikacyjnym prowadzone są tory kolejowe. Coś takiego funkcjonuje. Wówczas nie szatkujemy powierzchni kraju na małe odcinki, nie degradujemy tego co mamy.

Poza tym chciałabym zwrócić uwagę, że na tę chwilę jest tworzona nowa perspektywa finansowa. Opiniując ją w ramach konsultacji strategii województwa łódzkiego, wskazy-

wałam panu marszałkowi, że przez naszą gminę przechodzi – wówczas miałam taką wiedzę – przecina naszą gminę na pół kolej szybkich prędkości. Dotyczy to nie tylko naszej gminy, ale także innych. Chodzi o to, żeby te samorządy, przez które będzie przechodzić kolej dużych prędkości, w nowej perspektywie finansowej objąć jakimś specjalnym wsparciem. Rozumiem, że nie da się utworzyć jakiegoś funduszu, ale może mógłby być chociażby większy procent dofinansowania, szczególnie przy projektach infrastrukturalnych, gdyż na pewno będzie się to wiązało z przebudową wodociągów, kanalizacji czy dróg. Może chociaż rozwiązać to w ten sposób? Złagodziłoby to skutki na tych terenach, gdzie kolej ma przebiegać. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. W ramach wariantu łódzkiego stanowisko przedstawiły miasta Łódź i Konstantynów Łódzki oraz gmina Wodzierady. Jest również starosta pabianicki. Bardzo proszę. Mam tylko prośbę, żeby osoby, które będę zabierały głos, przedstawiały się do mikrofonu. Jest to protokołowane. Proszę bardzo.

**Starosta Powiatu Pabianickiego Krzysztof Habura:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Krzysztof Habura. Starosta pabianicki.

Razem z członkiem zarządu panem Henrykiem Brzyszczem przyjechaliśmy tutaj jako reprezentanci zarządu i rady Powiatu Pabianickiego, w skład której wchodzą przedstawiciele poszczególnych gmin, w tym właśnie gminy Konstantynów Łódzki i gminy Lutomiersk, której przedstawicieli dzisiaj tutaj nie ma, ale ich stanowisko jest nam znane.

Przyjechaliśmy, żeby wzmocnić przekaz, jaki państwo tutaj usłyszeliście między innymi od pana burmistrza Jakubowskiego oraz potwierdzić zasadność obaw naszych mieszkańców. Poprzez radnych powiatowych, i nie tylko poprzez nich, mamy z nimi bardzo ścisły kontakt. Wiemy, jakie są ich obawy, jakie mają problemy i czym się niepokoją. Nasza obecność jest tutaj dla potwierdzenia tych stanowisk, jakie zaprezentowała sąsiadująca z naszym powiatem gmina Wodzierady.

Nasze obawy, nasze pytania dotyczą także następującego faktu. Skoro już na tym etapie są tak poważne problemy i wątpliwości, czy w ogóle jest sens procedowania i wydawania pieniędzy na analizę właśnie takiego przebiegu? Czy już na tym etapie, mając na uwadze, że linia dzieli miasta – siedzimy tutaj obok Mikołowa, przez które linia również przebiega – nie należałoby pomyśleć, zastanowić się, czy nie zmienić przebiegu? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Rozumiem, że to pytanie jest do pana ministra. Mam nadzieję, że pan minister za chwilę ustosunkuje się do zgłaszanych pytań. Mam pytanie, czy w ramach samorządów z linii łódzkiej ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos. Pojawiły się osoby, które chciałyby przedstawić stanowiska samorządów.

**Przewodniczący Stowarzyszenia „Dla Katowic” Arkadiusz Łagowski:**

Ja na linii Brwinowa.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Ale to za chwilkę, dobrze? W imieniu mieszkańców zgłosił się pan Michał Gawlak, który przywiózł tutaj podpisy pod petycją i chciałby to zostawić. Panie Michale, proszę bardzo o dosyć krótkie przedstawienie, czego dotyczą owe podpisy. Proszę o przedstawienie stanowiska i pozostawienie go w Podkomisji. Proszę bardzo.

**Mieszkaniec gminy Złotno Michał Gawlak:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Nazywam się Michał Gawlak. Jestem mieszkańcem łódzkiego Złotna.

Kilka tygodni temu dowiedzieliśmy się, że przez nasze osiedle będzie trasowanie kolei dużych prędkości. W ciągu ostatnich dziesięciu dni wraz z sąsiadami zbieraliśmy podpisy pod petycją wyrażającą sprzeciw wobec planowanej trasy. Myślę, że ponad 1500 zebranych podpisów uzasadnia to, żebym teraz odczytał petycję – nie jest ona długa – i złożył ją na ręce pana ministra, jeżeli nie stanowi to problemu.

Petycja mieszkańców Łodzi i miejscowości ościennych dotycząca sprzeciwu wobec proponowanych przez Centralny Port Komunikacyjny wariantów przebiegu linii kolejowej nr 85 przez Park im. Józefa Piłsudskiego, Zajezdnię Muzealną Brus, Osiedle Złotno i miasto Konstantynów Łódzki: „My, niżej podpisani, wnosimy sprzeciw wobec proponowanych przez Centralny Port Komunikacyjny powyższych wariantów przebiegu kolei dużych prędkości. Zaproponowane na przełomie stycznia i lutego 2020 roku trasowanie linii kolei dużych prędkości niesie ze sobą ryzyko nieodwracalnych strat dla zabytkowego Park im. Józefa Piłsudskiego tzw. Zdrowie, osiedli mieszkaniowych położonych na łódzkim Złotnie oraz w Konstantynowie Łódzkim.

Budowa kolei pod Parkiem na Zdrowiu grozi zniszczeniem osiemnastu pomników przyrody, Rezerwatu Polesie Konstantynowskie oraz drzewostanu łódzkiego, ZOO i ogrodu botanicznego. Planowana trasa kolejowa przecina osiedla mieszkaniowe na Złotnie oraz w Konstantynowie Łódzkim, ingerując w dotychczasowe plany zagospodarowania przestrzennego i zmuszając władze do dokonywania kosztownych finansowo i społecznie wywłaszczeń lokalnej ludności. Teren ten, przeznaczony pod zabudowę jednorodzinną i szeregową, jest obecnie intensywnie zabudowywany przez setki indywidualnych inwestorów. Decyzja Centralnego Portu Komunikacyjnego, żeby zmodyfikować dotychczasowe plany trasowania linii kolejowej skutkuje w praktyce wstrzymaniem inwestycji i wielomilionowymi stratami dla działających w zaufaniu do władz mieszkańców.

Dotychczasowe trasowanie linii kolejowej uznajemy za korzystniejsze. Podkreślamy, że zmiana lokalizacji korytarza KDP marginalizuje Port Lotniczy im. Władysława Reymonta w Łodzi. Projektowana wcześniej trasa zakładała wykorzystanie istniejącego śladu torowiska. Ponadto projekt poprzedniego wariantu był współfinansowany ze środków Unii Europejskiej i został wpisany w plany zagospodarowania przestrzennego, pozwalając mieszkańcom planować inwestycje z ich uwzględnieniem i w zaufaniu do nich.

Wnosimy o przywrócenie poprzedniego projektu KDP w województwie łódzkim. Oficjalnie zgłaszamy sprzeciw wobec nowej lokalizacji linii KDP przedstawionej i konsultowanej przez Centralny Port Komunikacyjny”.

Chciałbym złożyć naszą petycję na ręce pana ministra. Czy mogę?

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Proszę bardzo. Oczywiście przekażę ją spółce, ponieważ to spółka zbiera wszelkie uwagi. Będziemy się do nich ustosunkować.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo za wszystkie głosy, stanowiska. Teraz oddam głos panu ministrowi. Następnie parlamentarzyści będą mogli ustosunkować się bądź zadać... Pani poseł Hanna Gill-Piątek ma jeszcze stanowiska gmin. Proponuję oddać jej głos. Proponuję tylko, żeby na razie pani poseł przedstawiła stanowiska, a skomentowała je zabierając głos w dyskusji. Dobrze? Możemy się tak umówić?

**Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica) – spoza składu podkomisji:**

Tak, oczywiście.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo proszę, pani poseł.

**Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica) – spoza składu podkomisji:**

W tej chwili ograniczę się tylko i wyłącznie do przedstawienia stanowisk samorządów. Po prostu zapytałam samorządy, żeby przygotować się na dzisiejsze spotkanie. W żadnym z przypadków, gdy samorząd zajął stanowisko, nie było to stanowisko pozytywne wobec nowego przebiegu. Zawsze było negatywne. Oprócz miast i gmin, które już zabierały głos, odpowiedziały mi np. powiat zduńskowolski i miasto Zduńska Wola. Są to stanowiska starosty i prezydenta. Gmina Nieborów przedstawiła uchwałę, gmina Nowosolna uchwałę, gmina Zduńska Wola złożyła uwagi w konsultacjach. Powiat Łódzki Wschodni też opowiada się przeciw, chociaż nie ma jeszcze stanowiska na piśmie. Pracuje nad stanowiskiem. Gmina Łyszkowice złożyła pismo do pana ministra. Konstantynów Łódzki już był.

Chciałabym przekazać prezydium wszystkie pisma, które wpłynęły do mnie w tak krótkim czasie. Wszystkie samorządy wyraźnie wypowiadają się przeciw nowemu przebiegowi. Niektóre z nich wskazują, że stary przebieg uważają za korzystny.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Proszę o przekazanie stanowisk Podkomisji. Wszystkie uwagi i stanowiska zostaną przekazane panu ministrowi i do spółki. Teraz oddaję głos panu ministrowi. Jeżeli pan minister uważa, że któryś z panów prezesów mógłby coś uzupełnić, bardzo proszę o wskazanie. Następnie głos zabiorą parlamentarzyści z pytaniami lub w dyskusji. Pan minister będzie mógł się odnieść do tego. Potem przejdziemy do kolejnego województwa. Bardzo proszę, panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Bardzo dziękuję. Przepraszam, że będzie bardzo skrótowo, ale mam ograniczenia czasowe. Chciałbym prosić o powiększenie z prezentacji mapy węzła łódzkiego wraz z obydwoma przebiegami, umownie nazwijmy je starym i nowym.

Szanowni państwo, najpierw odniosę się do prezentacji, którą przygotowało miasto Łódź. Tutaj, niestety, jestem bardzo zasmucony tym, że o ile przysłowiowy zwykły człowiek, mieszkaniec ma prawo nie mieć pełnej wiedzy, mieć obawy, itd, to jednak od przedstawicieli samorządu oczekiwałbym nierozprzestrzeniania manipulacji, a czasem nawet fałszu, ale po kolei. Jeżeli mówimy o wariancie południowym – było to w prezentacji oraz wielokrotnie się pojawiało – czyli o tzw. starym „igreku", to jest to inna koncepcja kolei dużych prędkości niż w starym „igreku". Według starych projektów miała być to kolej szybsza, łącząca kilka największych metropolii, która faktycznie pozwoliłaby na to, żeby mieszkaniec Poznania dojechał do Warszawy piętnaście czy dwadzieścia minut szybciej niż według naszego projektu, ale z drugiej strony np. mieszkaniec Sieradza, mieszkaniec Wieruszowa w ogóle nie miałby albo miałby ułamek tych połączeń, możliwości komunikacyjnych, które my chcemy mu dać. Naszą ideą jest to, żeby kolej dużych prędkości komunikowała kilkadziesiąt miast w Polsce i żeby mieszkańcy miast tej wielkości jak Sieradz, Wieruszów, Ostrołęka, Płock, Łomża, Włocławek, itd, itd, zyskiwali topowy dostęp do sieci komunikacyjnej kraju. Jest to zasadnicza różnica w założeniach, z której później wynikają różnice projektowe trasowania, technologii, itd. itd. To powoduje, że stare igrekowe projekty są nie do wykorzystania w naszym projekcie.

Jeżeli jest obawa o środki unijne, chciałbym powiedzieć, że czas trwałości projektu minął. Środki zostały rozliczone. Jesteśmy w kontakcie z Komisją Europejską. Co więcej, wykorzystaliśmy pewne analizy, zwłaszcza bardziej ogólne, które były w tamtym projekcie. Zostały one wykorzystane w naszym projekcie. Nie ma żadnej obawy o to, że jakieś środki zostaną utracone.

Natomiast trzeba było to wszystko aktualizować, ponieważ są to projekty bazujące na danych, stanach mniej więcej z roku 2010. Teraz absolutnie nie rozpoczynamy budowy. Jeszcze trochę to potrwa. Znaczyłoby to, że budujemy na danych sprzed piętnastu, dwudziestu lat. Tak po prostu nie można robić. Wszystko trzeba zaktualizować.

Jak mówiłem, koncepcja jest inna. Jest to pytanie natury być może nie filozoficznej, ale zasadniczej, czy uważamy, że ważniejsze jest, żeby mieszkaniec Poznania czy Wrocławia dojechał do Warszawy dziesięć czy piętnaście minut szybciej czy też uważamy, że lepiej żeby jechał dziesięć minut dłużej, chociaż nadal ponad godzinę szybciej niż obecnie – zaznaczmy to – ale dzięki temu mieszkaniec Wieruszowa, a jak Wieruszowa to także np. leżącego nieopodal Wielunia, który nie leży na trasie szprychy, miał krótki dojazd do szprychy, a stamtąd częsty i szybki dojazd do całej Polski i w cały świat. My stawiamy na to drugie. Po prostu, taka jest nasza decyzja i koncepcja.

Stąd obawa w stanowisku samorządu Łodzi o obniżenie prędkości i wydłużenie czasu. Chciałbym jednak zwrócić uwagę, że jest ono naprawdę nieznaczne. W największych metropoliach jest to obniżenie o dziesięć, piętnaście minut. Nadal jest to jednak znacznie, znacznie szybciej niż obecnie – rzędu od 30% do 50% szybciej w stosunku do obecnych przebiegów.

Jeżeli chodzi o wariant przez Retkinię, nigdy nie twierdziłem, że w wariancie przez Retkinię trzeba wyburzyć i wysiedlić 70 tys. osób, ale niemniej kogoś trzeba będzie

i to pewnie znacznie więcej osób niż w miejscu, gdzie jest zabudowa jednorodzinna. Ponieważ państwo zwracaliście na to uwagę, a niestety, było to także w prezentacji urzędu miasta, bardzo proszę, żeby nie mówić po prostu nieprawdy, że jest przebieg przez Park na Zdrowiu, dlatego że nie jest przez Park na Zdrowiu, tylko ul. Konstantynowską obok Parku na Zdrowiu. Jest to jednak zasadnicza różnica.

Oczywiście można domniemywać, że jest to zadanie inżynieryjne, żeby zbudować tunel, który nie zaburzy stosunków wodnych w okolicy. Domniemam, oczywiście zajmą się tym specjaliści, ale myślę, że intuicyjnie możemy przyjąć, że znacznie łatwiej zrobić płytki tunel, który nie zaburzy stosunków wodnych w okolicy niż zrobić tunel pod osiedlem z wielkiej płyty, który nie zaburzy stabilności bloków. I to, i to jest wykonalne. Inżynierowie to robią, ale to drugie na pewno jest znacznie trudniejsze i przez to droższe.

Jeżeli mówimy o tym, że są to tylko kreski na mapach, to jeszcze poproszę pana prezesa o dwa słowa na temat kresek na mapach. Jest to strategiczne studium lokalizacyjne. To nie jest projekt budowlany. To nie jest analiza wielowariantowa do decyzji środowiskowej. To jest wcześniejszy etap inwestycji. Jest to wcześniejszy, dodatkowy etap. Inwestycja ta co najmniej powtarza albo ustanawia nowy standard konsultacji społecznych dużych inwestycji w Polsce. Większość inwestycji w Polsce nie miała tak wczesnego i szerokiego pierwszego etapu konsultacji, a na pewno nie ostatniego. Proszę więc też nie mówić, że jest miesiąc na konsultacje. No nie. Potem, kiedy będzie projekt inwestycyjny budowy linii, będą takie same konsultacje, jakie były przy innych projektach. Trzydzieści dni teraz to jest coś ekstra, dodatkowo, wcześniej, jeszcze raz powtórzę, po to, żeby wyłapać wszystkie najważniejsze problemy i, miejmy nadzieję, że się to uda, zaadresować.

Dlatego, przepraszam, ale techniką psychomanipulacyjną jest dodanie slajdu o wywłaszczeniach, utracie dorobku życia, itd. Czy w wariancie południowym nikt nie byłby wywłaszczony? Czy nikt tam nie mieszka? Przy każdej inwestycji, jakiej byśmy nie przyjęli, można domniemać, że ktoś będzie wywłaszczony, ktoś będzie musiał sprzedać swoją nieruchomość, przenieść się… Możemy dyskutować, który wariant jest lepszy, wybrać taki, w którym takich przypadków będzie jak najmniej, ale nie można robić zarzutów z samego tego faktu. Gdyby sam ten fakt miał przekreślać inwestycje, prawdopodobnie nie można by było zrobić żadnej większej inwestycji, dlatego że wszędzie jest czyjaś działka, itd.

Jeżeli już przy tym jestem, to notowałem sobie wypowiedzi i stanowiska samorządów, za które bardzo dziękuję, ale jest wielka prośba. Domniemam, że tak jest, ale gdyby tak nie było, proszę, żeby nie zaniedbać tego, żeby zostały wysłane na adres spółki do konsultacji, żeby nie padły tylko w eter, gdyż wtedy będzie możliwość ich przepracowania, przeanalizowania. Szczególnie cenne są takie, które dają konkretne propozycje innego przebiegu. Specjalistom w spółce pozwoli to przeliczyć ów przebieg, przeanalizować, czy nie ma tam np. konfliktów środowiskowych, czy nie jest tak, że na innym przebiegu mieszka więcej ludzi i są większe wyburzenia lub wywłaszczenia niż na starym przebiegu. Jeżeli to wszystko będzie ok., będzie wielka szansa na to, żeby przyjąć nowy przebieg.

Podsumowując, były sprzeciwy wobec poprowadzenia linii przez tereny leśne, tereny rolne, tereny zabudowy jednorodzinnej i tereny zabudowy wielorodzinnej. Na koniec musimy sobie postawić pytanie – to gdzie? Jeżeli na żadnym z tych terenów nie może biec linia kolejowa, to jakie są to tereny, gdzie może biec?

Jesteśmy bardzo otwarci na rozmowy, na zmianę wariantów. Zaproponujemy kilka nowych wariantów, natomiast koniec końców linie kolejowe gdzieś muszą przebiegać, chyba że nie chcemy mieć w Polsce dobrego systemu kolejowego. Tak jak wszystko inne jest do dyskusji, tak to jedno u mnie, przepraszam, jest nie do dyskusji. Polska potrzebuje nowej sieci połączeń kolejowych. Polacy mają prawo do szybkich podróży po swoim kraju, mają prawo do tego, żeby polska gospodarka rozwijała się tak jak inne gospodarki, które mają dobre połączenia kolejowe, żeby wszystkie dobra społeczne, służba zdrowia, kultura, oświata były dla nich bardziej dostępne, żeby transportem publicznym mogli łatwo, szybko do nich dojechać.

Jak mówię, pewnie w wielu miejscach być może jeszcze latami, chociaż nie latami, miesiącami będziemy dyskutować na temat różnych szczegółów, wariantów, ale linie kolejowe gdzieś muszą przebiec. Zawsze ktoś powie, że jest to wariant, który mu nie

odpowiada. Będziemy ważyć owe sprawy, nie ma natomiast takiej opcji, żeby zatrzymać program, żeby Polacy nie mieli nowoczesnego systemu komunikacji kolejowej.

Były pytania, czemu nie po istniejących torach. Proszę państwa, jest to trochę przekleństwo dotychczasowych prac nad infrastrukturą w Polsce. Najpierw przez długie lata linie kolejowe likwidowano i zamykano. Potem pojawiło się wiele projektów, które publicystycznie pozwalam sobie określać jako system pięć, pięć, pięć: pięć lat robót, pięć miliardów kosztów i na koniec pięć minut przyspieszenia połączenia.

Istniejąca infrastruktura często była projektowana i tworzona dla zupełnie innych krajów, dla krajów zaborczych, dla potrzeb wojennych, dla potrzeb dowozu zaopatrzenia na hipotetyczne kierunki planów natarcia Układu Warszawskiego na Europę Zachodnią, itd, itd. Po prostu, ta sieć nie przystaje do potrzeb współczesnej Polski, potrzeb współczesnych Polaków, do tego, gdzie potrzebują dojechać i w jakim czasie.

Wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, idziemy w modernizację istniejących linii. Oczywiście program kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego to nie tylko 1600 kilometrów nowych linii kolejowych, ale też 3500 kilometrów modernizowanych linii kolejowych. Za to będą odpowiadały PKP PLK, natomiast spółka Centralny Port Komunikacyjny będzie budowała nowe linie. Tam, gdzie się da, oczywiście tak, ale są takie miejsca, gdzie dzięki temu, że zbudujemy nową linię, w skali całego przejazdu zyskamy np. godzinę szybciej, a nie pięć minut szybciej. Na przykład dla mieszkańców Wieruszowa jest to skrócenie czasu dojazdu do Warszawy o 80% w stosunku do tego, jaki jest obecnie. Bez nowej linii kolejowej jest to po prostu niemożliwe.

Dwie ostatnie, a właściwie ostatnia sprawa… Bardzo chętnie w ciągach autostradowych, wszędzie tam, gdzie jest to możliwe… Oczywiście pozwala to na uniknięcie wielu konfliktów, problemów, aczkolwiek często zdarza się tak, że drogi obrosły bardzo gęstą zabudową. Jest to dobre miejsce z punktu widzenia działalności gospodarczej. Poszerzenie pasa drogowego oznacza, że praktycznie na całej długości drogi trzeba wywłaszczać i wyburzać. Czasami pójście przez pole kawałek dalej znacząco ogranicza i koszty, i uciążliwość dla mieszkańców. Jeżeli państwo w swoich uchwałach wskazujecie przebiegi, gdzie byłoby to bezkonfliktowe, myślę, że jest duża szansa na to, że będą dodane.

Ostatni wątek to port lotniczy w Łodzi. Stary przebieg „igreka" był bliżej portu lotniczego w Łodzi – na mapie jest to żółte na dole – ale też nie przewidywał dworca kolei dużych prędkości przy dworcu lotniczym. Z punktu widzenia pasażera portu lotniczego jest to dokładnie obojętne, czy niezatrzymujący się pociąg kolei dużych prędkości przebiega tak, że widzi, jak mu przejechał czy biegnie gdzieś dalej tak, że go nie widzi. Portu lotniczego to nie obsługuje. Wiem, że są plany, żeby dociągnąć bocznicę do kolei metropolitarnej. Pewnie miałoby to sens, ale jest to zupełnie poza programem inwestycyjnym Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Poproszę jeszcze pana prezesa o dwa słowa na temat sposobu przygotowania i wątku kresek na mapie.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Szanowni państwo, rzeczywiście czuję się w obowiązku wystąpić w obronie zespołu, który przez wiele miesięcy przygotowywał trasowania. Jest to 13 377 kilometrów trasowań. Jest to trzykrotnie więcej niż odpowiednik sieci dróg krajowych i autostrad. Na dzień dzisiejszy mamy zidentyfikowane trzydzieści miejsc, w których trasowania budzą wątpliwości, budzą obawy społeczności lokalnych. Oczywiście będziemy się starali wychodzić naprzeciw owym wątpliwościom. Tam, gdzie jest to możliwe, będziemy wyjaśniać. Tam, gdzie jest to możliwe, będziemy uzgadniać.

Dane, z których korzystaliśmy, to aktualne mapy cyfrowe, aktualne informacje o położeniach obiektów chronionych, udostępnione przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. To także dane o zabytkach, numeryczne modele terenu, to wreszcie zdjęcia satelitarne. Jeżeli porównacie państwo zdjęcia satelitarne, które są także dostępne w ramach aplikacji, z naszymi przebiegami, zobaczycie, że nie ma tutaj różnicy.

To, o co chciałbym zaapelować, to o nietraktowanie nas jak szaleńców. W sytuacjach, w których istnieją kolizje z zabudową, istnieją również sposoby usuwania kolizji. Jest to wybór czy uwzględnienie obciążeń, które wiążą się z trasowaniem poprzez wskazanie

innego wariantu, przy czym od razu chciałbym zwrócić państwa uwagę, że jeżeli chcemy mieć koleje poruszające się z prędkością 250 km/h, to mówimy o promieniu łuku pięć kilometrów. Nie ma możliwości kładzenia tras kolejowych w taki sposób jak w czasie pierwszej wojny światowej. Zresztą jest to linia działająca do dzisiaj. Było to kładzenie linii zygzakiem. Nie ma możliwości, żebyśmy pogodzili ze sobą te dwie wartości.

Z drugiej strony istnieje możliwość prowadzenia inwestycji w tunelach, istnieje możliwość prowadzenia inwestycji na estakadach, żeby nie przecinać miejscowości. Wreszcie tam, gdzie konflikty są niemożliwe do uniknięcia albo kosztowałoby to dziesiątki milionów złotych, istnieje również możliwość podejmowania działań w ramach społecznej odpowiedzialności biznesu. Państwo polskie, które jest beneficjentem powstania systemu kolejowego spinającego Polskę po raz pierwszy od zaborów, bierze na siebie odpowiedzialność majątkową za uśmierzenie skutków poprzez wybudowanie, przeniesienie danego obiektu w inne miejsce. To nie są środki, które nie są w zasięgu ręki.

Co więcej, sposób działania, który przyjęliśmy, kreski na mapie, jak to zostało określone, jest to sposób, który z powodzeniem jest stosowany w innych państwach. W szczególności odsyłam państwa do przykładu francuskiego, gdzie w stopniowy sposób uszczegóławiane są poszczególne przebiegi. Robimy to dlatego, ponieważ chcemy na najwcześniejszym etapie uzyskać informacje zwrotne od mieszkańców, ponieważ projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego od samego początku nie jest tworzony zza biurka, tylko jest tworzony w kontakcie z mieszkańcami. Dowodem tego były regionalne konsultacje strategiczne, które były przeprowadzone na przestrzeni pomiędzy lipcem a listopadem zeszłego roku.

Dodam, że jeżeli chodzi o kwestie przebiegu łódzkiego, w regionalnych konsultacjach strategicznych dotyczących Łodzi brała udział pani prezydent Łodzi, brali udział przewodniczący i znamienici przedstawiciele urzędu. Uważamy, że teraz mamy wykorzystywanie lęków, które wiążą się z inwestycją, a mówimy tutaj o dylemacie, który polega na wywłaszczeniu do dwudziestu ośmiu, dwudziestu dziewięciu nieruchomości po jednej stronie oraz na pruciu w niepewnym geologicznie gruncie, gdyż umówmy się, że stare studium wykonalności „igreka" nie miało kompletnych badań geologicznych, więc nie wiadomo na co byśmy natrafili prując pod osiedlem Retkinia...

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO) – spoza składu podkomisji:**

Nie prujemy pod osiedlem.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Musimy zdawać sobie sprawę, że tego rodzaju działania mogą być przywilejem polityków, ale nie są etyczne. Chciałbym to powiedzieć z pełną odpowiedzialnością.

Wreszcie ostatnia kwestia. Czy państwo zdają sobie sprawę z tego, że kiedy mówimy o emisjach związanych z obecnością kolei, jakiego rzędu hałas jest generowany przez pociąg klasy Pendolino, czyli pociągi, które będą się tam poruszać? Pociąg klasy Pendolino generuje hałas porównywalny z hałasem generowanym przez ciężarówkę jadącą z prędkością 80 km/h.

**Członek Stowarzyszenia „Nasza Gmina Wieliszew" Katarzyna Witkowska:**

Pod warunkiem, że nie ma się go pięćdziesiąt metrów od domu.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Szanowni państwo, uważam, że w tym kontekście najuczciwsza jest wypowiedź tego z przedstawicieli samorządów, który rekomendował rezygnację z planów rozbudowy kolei dużych prędkości w Polsce. Nie da się tego pogodzić. Dziwią mnie wypowiedzi, które próbują pogodzić z jednej strony koleje dużych prędkości, które mogą zastąpić np. krajowy ruch samolotowy, czyli koleje poruszające się z prędkością 250 km/h, które mają luki o promieniu pięciu kilometrów, z oczekiwaniami, że kolej ta po stu latach od zastanego przez nas systemu kolei wpasuje się w niekiedy przypadkową akcję urbanizacyjną, której w Polsce jesteśmy świadkami od dziesięcioleci. Jest to niemożliwe.

Proszę państwa, nie jest również możliwe, i chciałbym, żeby całkowicie twardo to wybrzmiało, żebyśmy zapewnili dostęp i zlikwidowali wykluczenie komunikacyjne, żebyśmy doprowadzili kolej do miejscowości. Notabene Konstantynów Łódzki to była

jedna z większych miejscowości, które nie mają połączenia kolejowego. Nawet ostatnio, dzięki podjętej decyzji, zostało zlikwidowane połączenie tramwajowe. Nie ma możliwości likwidacji wyłączenia komunikacyjnego poprzez wykluczenie od ruchu kolejowego i jednocześnie prowadzenie ruchu kolejowego z dala od miejscowości. Takiej możliwości po prostu nie ma. W takiej sytuacji kolej nie będzie konkurencyjna dla ruchu samochodowego. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Po to, żeby zakończyć wątek łódzki, dodam tylko jedną rzecz. Ponieważ w wielu głosach samorządów stary przebieg, nazwijmy go, igrekowski jest podawany jako zdecydowanie lepszy, to bardzo bym chciał, żeby państwo bardzo precyzyjnie usłyszeli to, co mówię. Otóż myślę, że na dziewięćdziesiąt kilka procent, dlatego że jesteśmy w trakcie konsultacji, nie zamknęliśmy owego procesu, wymaga to pewnej oceny, dodamy do strategicznego studium również ten wariant. Będzie on poddany takim samym ocenom, ewaluacjom jak pozostałe warianty po to, żeby mieć dane i potem móc wybrać. Na pierwszy rzut oka z przyczyn, o których wspomniałem, wydaje się on w oczywisty sposób gorszy. Jeżeli jednak wiele ważnych podmiotów uważa, że jest lepszy, to przeliczymy te warianty na równych zasadach, przeanalizujemy wpływ na środowisko, konieczne wywłaszczenia, również koszty, czas przejazdu, itd, żeby można było podjąć racjonalną decyzję. Oczywiście w ramach dyskusji nad wariantami istniejącym i hipotetycznym, istniejący ma realne wady, a hipotetyczny może się jawić jako mający same zalety. Zbadamy to przed ostateczną decyzją i wyborem wariantu.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze. Dziękuję bardzo panu ministrowi i panu prezesowi. Teraz będzie czas dla parlamentarzystów. Mam tylko prośbę, żeby parlamentarzyści uszanowali to, żebyśmy zmieścili się w czasie tak, żeby mogły się także wypowiedzieć przedstawiciele i samorządy innych województw. Widzę wszystkie głosy. Pan skarbnik Łodzi ad vocem do tego, co słyszał. Myślę, że pan skarbnik mógłby się wypowiedzieć. Bardzo proszę, panie Krzysztofie, o wypowiedź. Proszę o przedstawienie się do mikrofonu. Potem oddam głos parlamentarzystom. Bardzo proszę.

**Skarbnik Miasta Łodzi w Krzysztof Mączkowski:**

Krzysztof Mączkowski. Skarbnik Miasta Łodzi.

Chciałbym powiedzieć krótko o dwóch rzeczach. Chciałbym jednoznacznie stwierdzić, iż w trakcie rozmów, które były w ubiegłym roku, stanowisko pani prezydent było jednoznaczne – stary przebieg. Inne koncepcje na dzień dzisiejszy są niedopuszczalne, nie są brane pod uwagę. Mówię to, żebyście państwo wiedzieli, że to stanowisko jest niezmienne. Jest ono prezentowane przez panią prezydent od samego początku. Jest to jedna rzecz.

Druga rzecz, żeby też była jasność. Sugeruje się, co jest pewną manipulacją – jeżeli jednej stronie zarzuca się manipulację, to w moim przekonaniu manipulować się nie powinno – iż stary przebieg idzie pod blokami. Otóż nie idzie pod blokami, idzie w śladzie ul. Bratysławskiej. W związku z tym proszę nie manipulować faktami. Przebieg nie idzie pod blokami na Osiedlu Retkinia. Są to dwa sprostowania. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. W tym punkcie do województwa łódzkiego zgłosiły się jeszcze osoby, parlamentarzyści, żeby odnieść się do tego, co słyszeliśmy. Rozpoczynając dyskusję, chciałbym powiedzieć tak. Panie ministrze, jeżeli jest tak, że konsultacje zrobiliście po to, żeby wsłuchać się w głosy mieszkańców, to chciałbym panu powiedzieć, a pomimo młodego wieku jestem w polityce już osiemnaście lat, że po raz pierwszy widziałem konsultacje, gdzie politycy od prawa do lewa, niezależnie od przynależności, tak samo jak mieszkańcy, przychodzili i popierali stanowiska, które zostały przygotowane w konsultacji z mieszkańcami. Czy dotyczy to Łodzi, czy dotyczy to Konstantynowa Łódzkiego, czy dotyczy to Lutomierska, czy w końcu dotyczy to Wodzieradów, nie było ludzi, którzy

byliby przeciwko. Działo się to dlatego, że od pięciu lat wiedzieliśmy, którędy pójdzie kolej dużych prędkości. Mieszkańcy to zaakceptowali. Nie ma tam mowy o wyburzeniu bloków. Idzie to wzdłuż ulic Bratysławskiej, a później Maratońskiej. Oczywiście wiem, że z Warszawy można postawić kreskę, jak się chce.

Przed momentem pan minister powiedział, że ma to iść w tunelu pod ul. Konstantynowską, a ul. Konstantynowska jest obok parku. Panie ministrze, ul. Konstantynowska dokładnie przecina park, idzie pomiędzy jednym a drugim parkiem. Dobrze by było, gdyby urzędnicy pojechali i zobaczyli, co planują. Nie może być takiego planowania. Podkreślam, jeżeli jest tak, że chcecie się wsłuchać, to wycofacie się z owego wariantu. Jeżeli owe konsultacje był to tylko pic na wodę… Mówię to całkiem serio, dlatego że byłem na kilku konsultacjach i widziałem, ile sfrustrowanych ludzi przyszło na konsultacje, niezależnie czy był to Lutomiersk, czy były to inne miejscowości. Wczoraj w Łodzi było kolejne wielkie spotkanie, na które mieszkańcy przyszli zbulwersowani tym, co usłyszeli. Weźmiecie to pod uwagę i zastanowicie się na wariantem południowym, jeżeli natomiast było to tylko po to, żeby to zrobić, to mieszkańcy zostaną oszukani.

Zwracam tylko uwagę, że wszystkie stanowiska albo zostały poparte prawie jednomyślnie, albo były przyjęte bez głosu sprzeciwu. Zwracam na to szczególną uwagę, dlatego że w polityce rzadko kiedy tak jest, w lokalnej również, żeby wszyscy stawali murem za burmistrzem, prezydentem, za uchwałami, które są podejmowane. Oznacza to akceptację dla działań samorządów – tam na miejscu. Proszę uszanować owe głosy. Jest to moja kolejna prośba.

Nie chcę już zadawać kolejnych pytań, dlatego że faktycznie ciężko dyskutować. Zostały wyrysowane kreski i takie są. Wyrysowane kreski spowodowały nieprawdopodobny niepokój mieszkańców. Ludzie nie wiedzą, czy się budować czy się nie budować, co dalej z kredytami, itd, co dalej w ogóle z tym, co tam teraz jest. Cały czas jest niepokój.

Mogę tutaj tylko i wyłącznie zgodzić się z panem burmistrzem, żeby mimo wszystko decyzja była podjęta jak najszybciej. Jeżeli państwo rozrysujecie kolejne trzy czy cztery warianty, to już nikt tam się nie wybuduje. Gdzie ktoś będzie się miał budować lub cokolwiek inwestować w jakiejkolwiek strefie przemysłowej, jeżeli kreski będą rozrysowane na połowie zachodniej części miasta Łodzi? Po prostu trzeba szanować plany zagospodarowania, które były przyjęte, studia, które były przyjęte, studia, na które zostały wydatkowane pieniądze. Naprawdę apeluję o rozsądek i o przyjęcie wszystkich głosów. Mam nadzieję, że nie zostaną one zmielone, wyrzucone, tylko że weźmiecie je państwo pod uwagę.

Po kolei ministrowie, pan minister Grabarczyk, pan minister Polaczek, pan poseł Tomaszewski.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**

Panie przewodniczący, zgłaszałem się.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Pan poseł Tomaszewski będzie trzeci, pani poseł Hanajczyk czwarta, pani poseł Gill-Piątek piąta.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**

Przepraszam, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze, panie pośle.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**

Zgłaszałem się z uwagi na to, że chciałem przedstawić bardzo istotne informacje, które dotyczą początku projektu.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Przedstawi pan.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**

Nie przedstawiłem.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Przedstawi pan za chwilę. To ja prowadzę.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**
Zgłaszałem się. Może będzie pan honorował kolejność zgłoszeń?

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Przedstawi pan.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**
Proponuję zamienić kolejność z panem posłem Tomaszewskim.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**
W tej chwili pan sam sobie udziela głosu, robi prezentację, która jest kompletnie oderwana od pełnej wiedzy.

**Poseł Cezary Grabarzyk (KO) – spoza składu podkomisji:**
Taki jest przywilej przewodniczącego.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Jak będzie pan przewodniczącym, będzie pan kierował posiedzeniem.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**
Robi pan prezentację, potem sam sobie udziela głosu.

**Poseł Mirosław Suchoń (KO):**
Panie pośle, naprawdę przez cztery lata tak to wygląda.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**
Niech pan wreszcie wprowadzi tutaj jakiś porządek.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Dobrze. Właśnie zaprezentowałem listę mówców.

**Poseł Mirosław Suchoń (KO):**
Jest to bardzo dobrze prowadzone posiedzenie podkomisji.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Chciałem udzielić głosu ministrom, którzy pełnili owe funkcje. Najpierw panu ministrowi Grabarczykowi z jednej strony politycznej, a potem panu ministrowi Polaczkowi z drugiej strony. Pan jest pierwszą kadencję, ale będzie pan mógł zabrać głos. Jest pan trzeci na liście. Następnie pani poseł Hanajczyk.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**
Też byłem ministrem. Niech pan sobie nie robi żartów.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Dobrze.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**
Mówimy o tym, kto pracował przy projekcie. Zawsze mówiłem o tym, że Grabarczyk przy tym pracował.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
To udzielmy mu głosu.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**
Ale to nie oznacza, żeby był pierwszy. Nie o to chodzi. Chodzi o logikę inwestycji.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Być może pan minister już by skończył zadawać pytania albo zabierać głos. Panie ministrze – mówię do pana ministra Grabarczyka – proszę o zabranie głosu.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO) – spoza składu podkomisji:**
Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Podkomisjo, panie ministrze, panie i panowie samorządowcy, szanowni państwo, problem, który sprowadza nas dzisiaj

na posiedzenie w gruncie rzeczy jest bardzo istotny. Musimy odpowiedzieć sobie na pytanie, czy rząd ciągle jeszcze chce zbudować kolej dużych prędkości. Wiele wskazuje na to, że nie, a jednocześnie nie ma odwagi, żeby to wprost zakomunikować opinii publicznej.

Próba przedstawienia tzw. szprych z przystankami oddalonymi od siebie o mniej więcej dwadzieścia, trzydzieści kilometrów to oczywiście sprzeczność z założeniami kolei dużych prędkości, sprzeczność z definicją, którą nie tak dawno, miesiąc temu wprowadziliśmy do ustawy o transporcie kolejowym. Dodatkowo jest próba używania przez cały czas terminologii kolej dużych prędkości w stosunku rozwiązania, które jest sprzeczne przynajmniej z trzema dyrektywami europejskimi i dwoma rozporządzeniami Unii Europejskiej.

Problem polega na tym, że przy przebiegu z Warszawy ku zachodowi odstępuje się od wcześniejszych uzgodnień wynikających ze studium wykonalności, które zostało wykonane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko i zostało sfinansowane ze środków europejskich kwotą blisko 80 000 tys. zł. Zobowiązaliśmy się do tego jako Rzeczypospolita, składając w ramach przeglądu projektów TEN-T projekt „igreka". Projekt ten został wpisany do europejskiego rozporządzenia nr 1315 z dnia 11 grudnia 2013 roku i jest naszym zobowiązaniem, które musimy wykonać. Dlatego realizujemy inwestycje w etapach. Przecież między innymi taki był cel budowy podziemnego dworca kolejowego w Łodzi. Taki był cel pierwszego etapu, czyli tunelu prowadzącego do dworca. Taki był cel realizowanego w tej chwili drugiego etapu tunelu dla kolei konwencjonalnej.

Pan minister na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, kiedy rozmawialiśmy o ustawie o transporcie kolejowym – tym razem nie pan minister Horała – mówił, że nie ma żadnych obowiązujących dokumentów dotyczących przebiegu związanego z „igrekiem". W tej chwili chciałbym przytoczyć decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 19 grudnia 2012 roku o środowiskowych uwarunkowaniach, który ustalił środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pod nazwą „budowa linii kolejowej na odcinku od Dworca Łódź Fabryczna w kierunku Dworca Łódź Kaliska do linii nr 14 i 25 oraz linii nr 15, której głównym elementem jest tunel średnicowy z podziemnymi przystankami oraz tunel kolei dużych prędkości w wariancie I inwestorskim". Dalej są ustalenia.

Oznacza to, że w toku właśnie realizowanej inwestycji, którą jest tunel od Dworca Łódź Fabryczna do Dworca Łódź Kaliska, mamy ważną decyzję środowiskową. Inwestycja została rozpoczęta. W związku z tym decyzja środowiskowa ma ważność dziesięciu lat przynajmniej do 2023 roku. Decyzja jest ważna od momentu jej uprawomocnienia się. Mam potwierdzenie, że PLK otrzymała dokument w styczniu 2013 roku.

Panie ministrze, jest to wystarczający powód, żeby zmienić propozycje, którymi państwo tylko rozwścieczyliście mieszkańców wielu miejscowości leżących na trasie wytyczonego nowego przebiegu. Trzeba przestrzegać prawa, zarówno prawa europejskiego, czyli rozporządzenia nr 1315 z 2013 roku, jak i prawa, które legło u podstaw wydania decyzji środowiskowej. O historii inwestycji niech opowiada pan poseł Tomaszewski. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo proszę, panie pośle Tomaszewski. Proszę bardzo.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, chciałbym przypomnieć, że jeżeli inwestycje infrastrukturalne są realizowane także z wykorzystaniem środków unijnych zawsze mają za podstawę impuls rozwojowy, rozwój gospodarczy. Chciałbym państwu przypomnieć – dzisiaj tutaj samorządy mówią „nie" przeciwko nowemu wariantowi, do którego zaraz wrócę – że wszyscy starali się, żeby węzły autostradowe były na terenie ich gmin, gdyż uważali, iż daje to impuls rozwojowy. Dotyczy to także układu kolejowego. Mało tego, pamiętam wiele dyskusji, kiedy różne środowiska upominały się o rozwój kolei. Niedawno uchwaliliśmy ustawę w sprawie rozwoju sieci kolejowej, którą pan prezydent podpisał wczoraj czy przedwczoraj. Kolejowy kręgosłup komunikacyjny, który jest zwią-

zany z Centralnym Portem Komunikacyjnym, jest tak samo ważny, ponieważ zmienia się charakter „igreka”. Trzeba o tym wiedzieć. Jeszcze do tego wrócę.

Chciałbym państwu przypomnieć, że wtedy, kiedy rozpoczynaliśmy nad tym prace, kiedy wytyczaliśmy kierunki, najważniejsze dla nas było, żeby po pierwsze, była decyzja, że będzie port lotniczy pomiędzy Łodzią a Warszawą, który będzie miał charakter wiążący różne środki transportu, że koniecznie będzie tam powiązanie z siecią autostradową i z koleją dużych prędkości. Potem idea „igreka” rozwijała się, ale była podstawowym kręgosłupem. Na szczęście do dzisiaj jest podstawowym kręgosłupem, zmienił się tylko problem, czy na trasę wpuścić kolej regionalną i czy w związku z tym będzie lekkie spowolnienie samej kolei, ale za to będzie większy potok pasażerów i będą większą szanse wykorzystania.

Przy decyzjach i przy konsultacjach dotyczących lokalizacji do końca nie mówi się o aspekcie ekonomicznym, ale właściwie jest on fundamentalny. Pamiętam – nie mówię tego ze względu na historię, tylko ze względu na przyszłość – że były konferencje, także z udziałem pana ministra Grabarczyka, organizowane chociażby w Łodzi, w sprawie opłacalności przebiegu inwestycji, jeżeli chodzi o kolej dużych prędkości. Wszyscy zgadzaliśmy się, że jeżeli nie zagwarantuje się odpowiedniego potoku pasażerów, to trudny będzie zwrot z inwestycji. W związku z tym trzeba brać pod uwagę każdą zmianę, która będzie zwiększać potok pasażerów. W Łodzi dyskutuje się np. o tunelu konwencjonalnym, żeby było jak najwięcej przystanków, żeby skorzystało z tego jak najwięcej ludzi, żeby był jak największy zwrot z inwestycji. Trzeba to brać pod uwagę.

Teraz to, co tutaj najbardziej skupia uwagę wszystkich, jeżeli chodzi o przebieg trasy przez Łódź. Myślę, że najmniej kontrowersji jest po stronie wschodniej, a najwięcej jest po stronie zachodniej. Jeżeli wiemy o tym, dzisiaj ja o tym wiem, ale większość mieszkańców o tym nie wie, że jeżeli przyjąć nowy wariant, który przebiegałby przez Konstantynów Łódzki, to tunel będzie wychodził poza terenami zielonymi, poza obszarem związanym z historią miasta, jeżeli chodzi o obszary rekreacyjne, zielone, i będzie to trasowanie związane z istniejącym ciągiem drogowym, gdyż będzie pod drogą. Oczywiście mieszkańcy też muszą się o tym dowiedzieć, żeby mogli wyrazić opinię. Jestem w całości za tym, żeby mieszkańcy jak najszerzej się wypowiadali, ale mając pełną wiedzę. Zgadzam się, że dzisiaj to, co jest w internecie, wzbudza kontrowersje, ponieważ nie zna się szczegółów dotyczących tego, że tunel będzie chronił tereny zielone, że jednocześnie nie będzie kolizji pomiędzy trasą kolejową a trasą drogową, dlatego że wszędzie musi być to bezkolizyjne, o czym zresztą była tutaj mowa. Trzeba, żeby mieszkańcy wiedzieli, czy np. mieszkańcy Konstantynowa Łódzkiego chcą takiego połączenia czy też nie.

Łódź, tereny łódzkie jeszcze od czasów zaborów były dyskryminowane, jeżeli chodzi o infrastrukturę. Dzisiaj jest szansa, żeby to przeprowadzić, ale mieszkańcy muszą wiedzieć, że trasa rzeczywiście będzie im służyła, że w Konstantynowie Łódzkim będzie przystanek, że w Łodzi teren Złotna, a zwłaszcza teren Zdrowia będzie chroniony, dlatego że cała infrastruktura będzie schowana w tunelu. Wtedy mieszkańcy muszą się wypowiedzieć. Gdyby infrastruktura była na zewnątrz i przecinała parki, a takie miałem rozumienie czytając to, co dzisiaj jest w internecie, to jestem jednym z tych, który podpisałby się pod internetową listą, ale im więcej jest wiedzy, której tutaj nie było...

Mam wielkie pretensje do władz Łodzi, do pani Zdanowskiej, która była na konsultacjach w ubiegłym roku w lipcu. Czy zadała takie pytania? Czy pytała, jak będzie przebiegał tunel? Czy tunel będzie chronił tereny parków, obszary Zdrowia? W ogóle nie było takiej informacji. Moim zdaniem pani Zdanowska do dzisiaj o tym nie wie. Do mieszkańców musi dotrzeć wiedza w pełnym zakresie. Niech wtedy mieszkańcy o tym zdecydują.

Już dzisiaj szacunkowo jest wiadomo, że trasa... Uczestniczyłem w wyznaczaniu pierwszej trasy przez Retkinię, w wyznaczaniu tunelu, ale była inna koncepcja. Wiadomo było, że w małych miejscowościach nie będzie można tego wykorzystać. Nie mówię o tym, że kolej dużych prędkości ma się wszędzie zatrzymywać, ale mogą się zatrzymywać pociągi regionalne. Jeżeli takich pytań nie było, jeżeli nie ma takiej wiedzy, to wiadomo, że ludzie są zdezorientowani. Dlaczego w ubiegłym roku władze Łodzi nie pytały się, jak będzie przebiegał tunel, jak to będzie w stosunku do łódzkich terenów? Oczywi-

ście władze Łodzi powinny się wypowiadać w tej materii. Władze Konstantynowa Łódzkiego powinny się wypowiadać, jeżeli chodzi o Konstantynów Łódzki.

Oczywiście zawsze w przypadku takich inwestycji jest kolizja. Trzeba oszacować kolizję dotyczącą tego, ile nieruchomości potencjalnie byłoby skolidowanych. Wydaje mi się, że na podstawie tej mapy nikt z dotychczasowych właścicieli nie ma stuprocentowej pewności, czy przejdzie to przez jego działkę czy też nie. Są to elementy wiedzy, które muszą dotrzeć do mieszkańców. Dopiero wtedy będziemy mogli rozstrzygać.

Fundamentalna jest także kolejna informacja. Na pewno trasa, która będzie biegła w nowym wariancie – północnym – będzie o połowę tańsza od tej, która będzie przechodziła pod Retkinią. To także wpływa na projekt. Trzeba o tym wiedzieć. To tyle, co chciałem przekazać.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, wprowadzamy zasadę dwóch minut. Ponieważ pan burmistrz przyjechał z tyloma radnymi i mieszkańcami i chciałby krótko odnieść się ad vocem do wypowiedzi, to wyjątkowo, ale to wyjątkowo udzielam mu głosu. Panie burmistrzu, proszę, maksymalnie dwie minuty.

**Burmistrz Konstantynowa Łódzkiego Robert Jakubowski:**

Dziękuję bardzo. Będzie krócej. Panie przewodniczący, ponieważ dzisiejsze posiedzenie podkomisji, jak rozumiem, służy temu, żebyśmy wypowiadali się co do faktów, to chciałbym podkreślić, że w dokumencie, który obecnie jest przedmiotem konsultacji, nie ma żadnej wzmianki na ten temat, żeby w Konstantynowie Łódzkim miał się pojawić przystanek kolejowy. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Teraz pani poseł Hanajczyk. Proszę bardzo.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Czy pan mnie dopuści do głosu, panie pośle? Byłem wcześniej.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Przepraszam. Pan minister, bardzo proszę.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie przewodniczący, robocza uwaga, dlatego że te tematy będą wracać również z udziałem przedstawicieli samorządu terytorialnego. Dziękując państwu za przybycie, chciałbym tylko zwrócić uwagę naszym gościom, że posłowie mieli punkt dotyczący omówienia strategii studium Centralnego Portu Komunikacyjnego ze szczególnym uwzględnieniem przebiegu korytarzy transportowych na terenie całego kraju dedykowanych dla kolei dużych prędkości. Panie przewodniczący, ze zdziwieniem odnotowuję, że skądinąd w bardzo ważnych sprawach skupiamy się na jednej aglomeracji.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO) – spoza składu podkomisji:**

Przejdziemy do następnych.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Generalna prośba jest taka, żeby informować pozostałych członków podkomisji. Gdybym wiedział o skali zaproszeń, zaprosiłbym przedstawicieli z województwa śląskiego, i nie tylko. Wiem, że są. Skierowałem jedno czy dwa zaproszenia. Chciałbym, żeby temat był kontynuowany, dlatego że mówimy również o kluczowym elemencie wydatkowym, o komponencie, jaki towarzyszy budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego, czyli o decyzji podjętej przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, przez panią premier Beatę Szydło i pana premiera Mateusza Morawieckiego.

Druga kwestia generalna. Na kanwie cennych uwag dotyczących zreferowania stanowisk samorządów Łodzi, Konstantynowa Łódzkiego, na kanwie innych głosów chciałbym zwrócić państwa uwagę, że inwestycje liniowe zawsze charakteryzują się tym, że po pierwsze, wstępne studium jest wielowariantowe. Jest to oczywistość. Wariantów może być więcej, minimum dwa, trzy, cztery, tak jak mamy w tym przypadku. Po drugie, chciałbym zwrócić uwagę – potraktujcie to państwo tylko jako informację i mój komen-

tarz – że na finalnym etapie po studium, które dokonuje wyboru, każda inwestycja liniowa jest przygotowywana w ramach studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego w dwóch wariantach. Nie jest tak, że inwestor realizując projekt zgłasza do odpowiedniego organu, który wydaje decyzję środowiskową, jedną propozycję, i koniec – nie ma innego wariantu.

Trzecia uwaga z uwag wstępnych. Chciałbym tylko zwrócić uwagę jako Minister Transportu, który inicjował, wprowadził do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko środki w 2007 roku – mówię o kolejach dużych prędkości, co było kontynuowane przez pana ministra Grabarczyka – chciałbym bardzo jasno państwu powiedzieć, że prace nad kolejami dużych prędkości na poziomie państwowym zostały zawieszone przez pana ministra Nowaka. Było kilka lat przerwy. Dyskutujemy tutaj…

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO) – spoza składu podkomisji:**

A z jaką datą jest decyzja środowiskowa?

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie ministrze, decyzja środowiskowa jest mniej więcej z tego samego okresu, kiedy pan minister Nowak już ogłosił, że rząd zawiesza prace. Jesteśmy w pewnym absurdzie. Chciałbym przypomnieć owe rzeczy, dlatego że Łódź w ramach kolei dużych prędkości była jednym z najważniejszych elementów „igreka”, o czym przecież wszyscy wiemy, i bardzo dobrze. Bylibyśmy w zupełnie innym miejscu tej dyskusji, gdyby w latach 2012-2015 trwały intensywne przygotowania. Mówiąc wprost, dzisiaj moglibyśmy już mówić o realizacji części projektów w rzeczywistości.

Z racji pełnienia mandatu w województwie śląskim mam trzy pytania, które wynikają z faktu trzydziestu obszarów problemowych, które zidentyfikował pan prezes Wild na podstawie dotychczasowych konsultacji. Pierwsza to prośba. Proszę o trzy zdania odniesienia się do wątpliwości samorządu miasta Mikołów, jeżeli chodzi o wstępne warianty przebiegu w sąsiedztwie Śląskiego Ogrodu Botanicznego. Wiem, że w tej sprawie był już komunikat Centralnego Portu Komunikacyjnego, ale chciałbym, żeby jeszcze raz – publicznie – państwo odnieśli się do tego syntetycznie w kilku zdaniach.

Drugą prośbę kieruję w imieniu własnym i pana posła Roberta Warwasa z Dąbrowy Górniczej o odniesienie się do drugiego kontekstu punktowego, jeżeli chodzi o wstępny przebieg w granicach administracyjnych Dąbrowy Górniczej, w szczególności przez dzielnice Błędów i Kuźniczka Nowa.

Trzecia uwaga. Jest to informacja, z której jako parlamentarzyści się cieszymy. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej z udziałem Centrum Unijnych Projektów Transportowych podpisało pierwszą umowę, pierwsze studium na przygotowanie i później realizację projektu Ostrawa – Jastrzębie Zdrój – Katowice. Odbyło się to przy bardzo dużym zaangażowaniu pana posła Grzegorza Matusiaka z Jastrzębia Zdrowia. Proszę, żeby pan minister, pan prezes powtórzył kluczowe rozstrzygnięcia w ramach zawartej umowy oraz wskazał przewidywany termin realizacji jedynego odcinka, kawałka siódmej szprychy kolei dużych prędkości dla Centralnego Portu Komunikacyjnego na odcinku pomiędzy Ostrawą przez Jastrzębie Zdrój do Katowic. Jako państwo to identyfikują dzisiaj, jeżeli chodzi o przyszłą realizację tegoż projektu? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo.

**Poseł Maciej Kopiec (Lewica):**

Panie przewodniczący, pojawił się temat śląski. Chcielibyśmy się wypowiedzieć.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Momencik. Jeszcze jest temat łódzki. Jeszcze dwie panie posłanki chcą zabrać głos w tej sprawie. Śląskie jeszcze dzisiaj będzie.

**Poseł Maciej Kopiec (Lewica):**

Chciałbym zabrać głos przed wypowiedzią pana ministra, jeżeli mogę. Dobrze?

**Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica) – spoza składu podkomisji:**

Przepraszam, ale naprawdę czekamy bardzo długo. Nie chciałabym, żeby porządek był zaburzony.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Przepraszam. Pani poseł, momencik. Przyjęliśmy pewien harmonogram. Mówiłem o osobach, które się zgłosiły, mówiłem o posłach i posłankach. Bardzo proszę, skończymy temat łódzki. Ostatnie dwa głosy i przechodzimy do kolejnego województwa. Bardzo proszę, teraz pani poseł Agnieszka Hanajczyk.

**Poseł Agnieszka Hanajczyk (KO) – spoza składu podkomisji:**

Proszę państwa, wiem że mam półtorej minuty. Szanowni państwo, o ile po pierwszej wypowiedzi pana ministra Horały, którego teraz nie ma, miałam jeszcze jakieś złudzenia, to druga wypowiedź pana ministra była pełna, transparentna i oczywista. Być może się mylę, szkoda, że nie ma pana ministra. Rozumiem, że jasno padło, iż wariant, który jest przedmiotem dzisiejszego spotkania, przeciwko któremu protestują mieszkańcy, według ministerstwa jest to wariant najlepszy.

Nasze posiedzenie jest transmitowane na żywo. Mam informacje, sądzę, że dzisiejsza wypowiedź, dzisiejsze spotkanie jeszcze pogłębi cały ten dramat, który jest dramatem mieszkańców tego terenu. Szanowni państwo, nie jestem inżynierem, ale jeżeli słyszę, że tzw. szprycha jest ustawiona w taki sposób, że musi być zabezpieczone około pięciu kilometrów, to oznacza, że tak naprawdę będziemy rozmawiać o ewentualnym przemieszczeniu. Tak czy inaczej nie jest to dobra informacja dla Konstantynowa Łódzkiego, podobnie jak dla innych miejscowości.

Pan minister kilkakrotnie używał przeciwwagi, mówił o Wieruszowie i Wieluniu i po drugiej stronie o Łodzi i Konstantynowie Łódzkim. Chciałabym powiedzieć, że jest to akurat mój okręg. Rozumiem, co pan minister chciał przez to powiedzieć, ale może rzeczywiście należało być na spotkaniach, w których uczestniczyłam zarówno w Konstantynowie Łódzkim, jak i w Lutomiersku. Państwo stanowicie maleńką cząstkę, reprezentację mieszkańców. W związku z tym wydaje mi się, że niewątpliwie, panie ministrze, co najmniej mieszkańcy, osoby protestujące, samorządy zasłużyły na to, żeby... Powiem trochę słowami kolegi, pana posła przewodniczącego Darka Jońskiego. Kolega użył sformułowania, że jest to pic na wodę. Sądzę, że wszyscy zasłużyli na to, żeby usłyszeć, jaki wariant, chociaż to już padło, że dla państwa optymalnym wariantem jest jednak wariant północny. Patrzę na pana burmistrza. Oznacza to, że pewnie będą kolejne spotkania. Pewnie protest będzie mocny. Boję się, ale co do wariantowości sprawa została przesądzona. Ewentualnie można rozmawiać, i pewnie w takim kierunku będą owe rozmowy, w jaki sposób będzie przebiegać trasa kolei dużych prędkości. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję. W tym punkcie jeszcze pani poseł Hanna Gill-Piątek. Bardzo proszę.

**Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica) – spoza składu podkomisji:**

Szanowny panie ministrze, szanowni państwo, chyba większość rzeczy merytorycznie została już powiedziana. Chciałabym dodać do tego, że skoro panowie prosicie, żeby nie uważać was za szaleńców, to chciałabym zobaczyć w tym szaleństwie jakąkolwiek metodę, dlatego że to chyba jest jednak jakieś szaleństwo. Był wariant, za którym nadal opowiadają się wszystkie gminy. Państwo rysujecie kreskę na mapie, która budzi ogromny sprzeciw, i to tylko na tym odcinku. Nie wiem, czy w ogóle jesteście świadomi, jakie protesty to spowoduje, kiedy mieszkańcy wszystkich odcinków zaplanowanych w taki sposób i z takim poszanowaniem mieszkańców dowiedzą się o tym. Będą to kolosalne protesty na ogólnopolską skalę. Proszę mi wierzyć. Osobiście wyszłam z osiedlowego protestu przeciwko inwestycji liniowej. Niech mi pan wierzy, że da się to zupełnie inaczej rozwiązać. Robi się to zupełnie inaczej, tylko jeżeli mamy jakąkolwiek tego typu inwestycję, to przede wszystkim ważna jest partycypacja.

Rozumiem, co pan dyrektor chciał nam powiedzieć. Chyba mówię do pana dyrektora, tak? Daliście kreski, dlatego że nie chcieliście dać bardzo dookreślonego przebiegu. Ok. Gdybyście napracowali się nad owym wariantem, pewnie byłoby jeszcze gorzej, dlatego

że kazalibyśmy się wam spowiadać, ile pieniędzy pochłonął dokładny projekt. Rozumiem, że jest to wstępne potraktowanie tematu. Mieszkańcy mają się tutaj wypowiedzieć, tyle że po prostu robi się to inaczej. Proces partycypacji musi być zaplanowany. Trzeba się skontaktować ze specjalistami, mediatorami. Bardzo dobrze robią to organizacje pozarządowe. Nie wolno tego robić w taki sposób, że ludzie są po prostu zaskakiwani.

Jestem mieszkanką Łodzi. Wychowałam się na Osiedlu Retkinia, którym bardzo często posługujecie się państwo w swojej argumentacji, szczególnie pan minister, który mówi, że wcześniej ustalony przebieg południowy jest czymś złym, narusza, nie narusza, itd. Mogę potwierdzić z całą odpowiedzialnością, że jest tam kawał terenu, który oddziela przebieg od Osiedla Retkinia i naprawdę nikomu to nie zagraża.

Jeżeli chodzi o to, że władze Łodzi już widziały plany, rozmawiałam z panią prezydent, dlatego że rozmawiam ze wszystkimi samorządami, gdyż jest to bardzo ważna sprawa. Pani prezydent powiedziała, co mogę powiedzieć z całą odpowiedzialnością, gdyż potwierdziła mi to dwa dni temu, że rzeczywiście wyrażała sprzeciw wobec nowego przebiegu. Proszę, za przeproszeniem, nie wciskać nam tutaj kitu, gdyż tak było. Łódź wypowiadała się przeciwko.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**

Nie wiedziała, jak będzie przebiegać infrastruktura.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Proszę nie przeszkadzać. Pani poseł kontynuuje.

**Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica) – spoza składu podkomisji:**

Jeżeli chodzi o park, pod którym przejdzie tunel, to mamy taką oto sytuację – i państwo pewnie doskonale to wiedzą – z Dworcem Łódź Fabryczna, do którego dochodzi tunel obok Parku 3 Maja. Jest tuż obok. Otóż w tej chwili park usycha, dlatego że wody gruntowe w momencie, kiedy się wkopie coś takiego, natychmiast idą na dół. Łódź leży na wododziale. Skraj niecki jest odsysany z Bełchatowa. Do tego zaraz dojdzie Złoczew i całe Zdrowie, które stanowi zielone płuca miasta, po prostu nam uschnie.

Uważam, że to nie jest prawda, że nie da się tego pogodzić, że nie da się pogodzić racji. Myślę, że wystarczy minimum dobrej woli. Zróbmy tak, że wystartujemy od nowa. Państwo nie będą okopaną twierdzą w swoim wariancie, a my ze swojej strony nie będziemy państwa szczególnie rugać, ale bardzo prosimy, proszę w imieniu samorządów, w imieniu mieszkańców, żeby naprawdę wrócić do wariantu południowego, poważnie go rozważyć, dlatego że będzie straszna awantura. Już jest. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Kończymy temat wariantu łódzkiego. Naprawdę mamy nadzieję...

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

W dwóch słowach chciałbym odnieść się do tego, co padło.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze, panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Jeżeli mogę, panie przewodniczący, ponieważ jest to istotne dla prowadzenia obrad. Przepraszając za moją chwilową nieobecność, chciałbym powiedzieć, że odwołałem swoją obecność na spotkaniu kierownictwa ministerstwa oraz dwóch innych spotkaniach. Będę mógł być dłużej do około godz. 16.00, gdyż chciałbym być osobiście przy omawinaiu innych województw.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Czy pan minister chciałby jeszcze odnieść się do wariantu łódzkiego?

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Tak. W dwóch słowach do kilku tez, które tutaj padły.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo proszę.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Po pierwsze, pan przewodniczący niezwykle poetycko mówił o konsultacjach, o tym, że mieszkańcy są jednomyślni. Powiem tak. Ludzi znacznie łatwiej jest wystraszyć niż uspokoić. Taka jest zasada psychiki ludzkiej. Jeżeli sam pan przewodniczący wypowiada się – mam tutaj cytat – o ludzkich dramatach, o tym, że władza wybrała sobie trasę i koniec dyskusji, to co teraz robimy dalibóg i co będziemy robili przez najbliższe miesiące? Cytuję pana wypowiedź dla mediów: „Władza wybrała sobie trasę i koniec dyskusji". Jeżeli upowszechnia się w oczywisty sposób tego rodzaju nieprawdziwe tezy i docierają one do mieszkańców, którzy, zakładam, mają zaufanie do swoich przedstawicieli, to łatwo wzbudzić pewne negatywne emocje. Apeluję o to, żeby wszędzie tam, gdzie jest niezgoda, protest, składać wnioski, nowe przebiegi, które będą analizowane, ale żeby nie straszyć podając nieprawdziwe informacje, że nie ma dyskusji albo że miesiąc wstępnej konsultacji to już całe konsultacje i innych nie będzie.

Jeżeli chodzi o sprzeczność z ustawową, czyli unijną definicją kolei dużych prędkości, o której wspominał pan minister Grabarczyk, to w różnych miejscach i na różnych forach już to sobie tłumaczyliśmy, panie ministrze, ale muszę w dwóch słowach powtórzyć. Definicja unijna, której prosta recepcja została dokonana do ustawy o transporcie kolejowym, stanowi, że kolej dużych prędkości to kolej, która jeździ ze średnią prędkością co najmniej 250 km/h i ma przystanki nie częściej niż co dwieście kilometrów, co znaczyłoby, że chcąc trzymać się owej definicji, nie możemy zrobić połączenia chociażby Łódź – Warszawa. Tak, my po prostu nie chcemy trzymać się owej definicji. Uważamy, że potrzeby transportowe Polski są inne.

Jeżeli mówimy o decyzji środowiskowej, faktycznie dotyczy ona kawałka w samej Łodzi i potem nie ma nic. Wisi on w powietrzu pod względem obowiązujących decyzji. Dla naszego przebiegu nie było nawet decyzji środowiskowej, nie mówiąc już o tym, że decyzja środowiskowa to oczywiście jeszcze nie jest koniec inwestycji. Była decyzja pana następcy, pana Sławomira Nowaka, żeby de facto zatrzymać projekt. Nie chcę historycznie analizować, czy była to słuszna decyzja czy nie była to słuszna decyzja, ale tak się po prostu stało.

Jeszcze raz powtórzę, że koncepcja, którą chcemy analizować w ramach tego, co nazywamy koleją dużych prędkości, nie wiem, jeżeli ktoś by się upierał, może nazywać to koleją prawie dużych prędkości, jest koleją nieco wolniejszą, ale za to komunikującą, dostarczającą połączenia, dostarczającą komunikację milionom Polaków mieszkających również w mniejszych i średnich miastach. Taka po prostu jest nasza decyzja. Podejmuję się obrony takiej koncepcji. Uważam, że ważniejsze jest, żeby mieszkańcy Sieradza, Wieruszowa, Łomży, Ostrołęki, Płocka w ogóle mieli połączenia i mieli znacznie szybsze połączenia niż żeby połączenia z Wrocławia i Poznania wyśrubować tak, żeby były o piętnaście minut szybsze.

**Głos z sali:**

Promienie pięciokilometrowe nie mają znaczenia?

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Mają znaczenie, ponieważ jeżeli mówimy o promieniach, o łukach pięciu kilometrów, to jest to dla kolei, która będzie jechać z prędkością 250 km/h. Tutaj częstotliwość przystanków nie ma aż takiego znaczenia. Po prostu na odcinkach, gdzie kolej ma osiągać taką prędkość, muszą być takie łuki, żeby z nich nie wypadła.

Zwracam uwagę na płynącą z tego korzyść. Kosztem jest to, że nie można zygzakować linii, ale korzyścią jest to, że linia jest całkowicie bezkolizyjna. Wszędzie tam, gdzie jest droga, gdzie jest inna linia, gdzie jest duża zabudowa, musi ona iść na estakadzie, w tunelu albo na wiadukcie. Nie ma przejazdów kolejowych, nie ma rozcinania miejscowości, które często się tutaj pojawia.

Jeżeli chodzi o stwierdzenie, które padło ze strony pani poseł, że mieszkańcy zasłużyli na informację, która wersja jest wybrana przez państwo, pomijając wszystko, byłoby to niezgodne z prawem. Decyduje się o tym w decyzji o warunkach środowiskowych. Do takiej decyzji trzeba dać trzy warianty. Tak po prostu przewiduje prawo w Polsce. Nasze konsultacje to naprawdę prawdziwe konsultacje. To, że pokazujemy warianty,

robimy dlatego że chcemy je przebadać i przekonsultować, a nie dlatego że gdzieś tam w głowie mamy tajny spisek z jedynie słusznym wariantem, a pozostałe są tylko dla zmyłki. Nie, wręcz przeciwnie. Jak mówię, jeżeli będzie taka wola, jeżeli faktycznie jest wiele takich głosów, możemy dodać wariant, który będzie wskazany przez ileś samorządów, żeby przeanalizować go na równych prawach i na równych zasadach i móc faktycznie rzetelnie porównać, który z nich jest lepszy.

Ostatnie zdanie. Nie jest tak, że poprzedni wariant igrekowski nie wzbudzał protestów, że był powszechnie akceptowany. Nawet na tej sali była wypowiedź jednej z gmin, która protestowała również przeciwko staremu przebiegowi. Generalnie, zasadniczo przy dużych inwestycjach nie ma lokalizacji, nie ma przebiegu, który wszystkim by odpowiadał i nie byłoby żadnej strony, żadnej gminy, żadnej grupy mieszkańców, której by nie odpowiadał. Tak po prostu nie jest i się nie zdarzy. Oczywiście trzeba minimalizować, trzeba starać się znajdować złote środki, niemniej musimy mieć świadomość, że zawsze będzie ktoś niezadowolony.

Poproszę jeszcze o dwa słowa na temat przebiegu ze strony reprezentantów pionu kolejowego w Centralnym Porcie Komunikacyjnym.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Panie ministrze, tylko jedno pytanie uzupełniające o to, kiedy będą znane wyniki konsultacji. Czy państwo podacie do publicznej wiadomości owe głosy? Czy państwo macie już jakiś termin? Bardzo proszę.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Może poproszę pana prezesa, żeby w dwóch słowach powiedział o konsultacjach, a potem o przebiegu południowym.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Mam nadzieję, że państwa nie zdziwię, jeżeli powiem, że konsultacje prowadzimy po to, żeby pozostać w dialogu. Raport z konsultacji oczywiście zostanie opublikowany. Wstępne plany dotyczą końca czerwca. Dodam, że jest 10 tys. uwag. Chcemy się nad nimi pochylić. Pomimo tego, że część z uwag się powtarza, chcemy się nad tym pochylić.

Jeżeli chodzi o miejsca, które budzą szczególne wątpliwości, właśnie po to są konsultacje, żebyśmy mogli dowiedzieć się od państwa czegoś, co jest niemożliwe do ustalenia w inny sposób. Właśnie po to stworzyliśmy strategię studium lokalizacyjnego (SSL), żeby nie tworzyć systemu kolejowego dla Rzeczypospolitej zza biurka. Informacje, które do nas spływają, będą wykorzystane. Poinformujemy wszystkich zainteresowanych, w jaki sposób te uwagi są zgłoszone. Jeszcze raz dodam, że taki sposób prowadzenia konsultacji to nie jest nasz wymysł. To prawda, że jest to więcej niż wymaga od nas Unia Europejska. Jest to sposób prowadzenia konsultacji, który znakomicie sprawdził się przy budowach kolei we Francji. Dziękuję.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Dodam jedno zdanie uzasadnienia. Nie chcę teraz przesądzać, gdzie dokładnie, ale pewnie w najbliższych tygodniach do miejsc, gdzie jest najwięcej problemów, kontrowersji, będę chciał przyjechać, na miejscu spotkać się z przedstawicielami samorządów, społeczności lokalnej, żeby być może wypytać o jakieś szczegóły, zebrać uwagi. Szczególnie tam, gdzie jest protest, gdzie jest sprzeciw, chciałbym zebrać informacje od społeczności lokalnej, jaki inny przebieg widziałaby, który przebieg jej zdaniem byłby bardziej akceptowalny.

Jeszcze poproszę, umownie mówiąc kolejarzy, o dwa słowa na temat starego przebiegu.

**Dyrektor techniczny do spraw projektowania kolei w Centralnym Porcie Komunikacyjnym sp. z o.o. Grzegorz Piotrowski:**

Dzień dobry. Grzegorz Piotrowski. Centralny Port Komunikacyjny.

Chciałbym powiedzieć kilka słów o charakterze technicznym na temat obu przebiegów. Zarówno przebieg prezentowany na mapie, którą państwo mogą zobaczyć na monitorach, przebieg południowy, jak i przebieg północny pod względem technicznym mają swoje zalety i wady. W tej chwili nie przesądzamy ani o zaletach, ani o wadach, które przeważą. Natomiast chciałbym kilka z nich nazwać.

Przy przebiegu południowym wyzwaniem technicznym będzie przejście pod centrum Łodzi, gdzie zgodnie ze studium wykonalności tunel przechodzi długim łukiem pod całą częścią zabytkową miasta. Nie mówię, że jest to niemożliwe. Jest to możliwe, ale na pewno jest to trudniejsze techniczne. Wariant północny w tym zakresie przechodzi pod ul. Zieloną, wzdłuż ulicy.

Dalej, dla porównania, jeżeli chodzi o Park na Zdrowiu, to prawda, że w Łodzi jest problem przy wschodnim tunelu przy wjeździe do Łodzi Fabrycznej. Tunel ten był budowany metodą odkrywkową. Przy takiej technologii budowy rzeczywiście naruszenie poziomu wód gruntowych, przecięcie zwierciadła wód gruntowych może powodować ich odpływ, są natomiast inne technologie, np. technologie górnicze budowania tuneli. Jeżeli nie przetniemy poziomu wód gruntowych, nie spowodujemy ich obniżenia. Dla przykładu można wybudować tunele pod rzekami i nie spowoduje to odpływu wody. Technologie istnieją, chociaż nie jest to jeszcze czas, w którym decydujemy o technologii. Zastanawiamy się nad dwoma rozwiązaniami. W żaden sposób nie faworyzujemy ani przebiegu północnego, ani przebiegu południowego. To tyle z mojej strony. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję. Ponieważ kończymy wariant łódzki przebiegu korytarza, jeżeli państwo, którzy przyjechali z terenu województwa łódzkiego, chcą uczestniczyć dalej w dyskusji na forum podkomisji, serdecznie zapraszam. Jeżeli jednak chcecie państwo nas opuścić, bardzo proszę.

Ponieważ pan minister Polaczek przed momentem, zadając trzy pytania, wywołał już do dyskusji temat korytarza śląskiego, poproszę wiceprezesa zarządu Stowarzyszenia „Kolej na Śląsk", pana Wojciecha Dingesa, żeby uzupełnił pytania. Być może w ten sposób domknęlibyśmy temat śląski i przeszli do Mazowsza i województwa świętokrzyskiego, ponieważ tutaj też są poważne problemy. Bardzo proszę. Czy jest pan Wojciech Dinges?

**Wiceprezes zarządu Stowarzyszenia „Kolej na Śląsk" Wojciech Dinges:**

Tak, jestem.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo proszę.

**Wiceprezes zarządu Stowarzyszenia „Kolej na Śląsk" Wojciech Dinges:**

Dzień dobry państwu. Wojciech Dinges. Stowarzyszenie „Kolej na Śląsk".

Szanowni państwo, panie ministrze, najpierw dwa słowa na temat stanowiska stowarzyszenia. Generalnie doceniamy wielorakie cele i korzyści przyświecające planowanemu przedsięwzięciu. Neutralnie opiniujemy korytarze jako takie, korytarze rozumiane jako kilkunastu- czy kilkudziesięciometrowe obszary, przez które będzie przebiegała trasa szybkich pociągów. Jednak biorąc pod uwagę trudno wyobrażalne koszty przedsięwzięcia budowy nowych linii kolejowych, zwłaszcza w rejonie silnie zurbanizowanym... Tutaj dygresja, teren naszego województwa jest pokryty najgęstszą w kraju siecią linii kolejowych, jest to około szesnastu kilometrów linii na każde sto kilometrów kwadratowych powierzchni, co oznacza, że łącznie mamy około 2 tys. kilometrów linii kolejowych czy to czynnych, czy to zlikwidowanych, czy to zamkniętych.

Zważywszy na tak gęstą sieć, zważywszy również na szkody górnicze, które są na dosyć dużym obszarze centralnej części województwa, zważywszy także na obszary chronione, o których moglibyśmy tutaj mówić dużo – samorządy też mają w tej sprawie swoje stanowisko, ale podam tylko przykłady przytaczanego już Śląskiego Ogrodu Botanicznego czy Pustyni Błędowskiej jako tych najbardziej znanych w Polsce – zważywszy na to, że na terenie województwa znajduje się duża liczba miejscowości, które chciałyby być w dobry sposób połączone czy to z Centralnym Portem Komunikacyjnym, czy to z Warszawą, czy po prostu pomiędzy sobą, sugerujemy, proponujemy wykorzystanie w sieci w maksymalnie możliwym stopniu istniejących linii kolejowych, czy to poprzez ich rozbudowę, czy to poprzez wykorzystanie śladów. Oczywiście nie da się tego zrobić wszędzie, czego jesteśmy świadomi. W związku z tym w naszym stanowisku przedstawiamy trzy

propozycje, żeby podejść do tego konstruktywnie. Przedstawiamy trzy propozycje realizacji poszczególnych toków.

Teraz pytania związane zwłaszcza z północną częścią województwa. Po pierwsze, czy możemy zapobiec naruszeniu terenów jurajskich parków krajobrazowych oraz Pustyni Błędowskiej i podejściu do Dąbrowy Górniczej od strony wschodniej, które przecina Dąbrowę Górniczą mniej więcej na pół? Po drugie, czy możemy w inny sposób przeprowadzić połączenie linią nr 170 ze strony Oświęcimia w kierunku Jastrzębia Zdroju bez przecinania dosyć ważnych przyrodniczo terenów tzw. Żabiego Kraju, czyli okolic Strumienia?

Wreszcie, czy możemy pomyśleć o tym, żeby wykorzystać projekt rozbudowy węzła katowickiego, który jest planowany w przyszłej perspektywie finansowej, w taki sposób, żeby rozwinąć go nie od Będzina do Tychów – mam na myśli rozbudowę o drugą parę torów do rozdzielenia pociągów dalekobieżnych i przewozów aglomeracyjnych – nie kończyć tego w Będzinie, ale dociągnąć do Zawiercia? Wówczas możliwe byłoby prowadzenie w jak najbardziej na południe wydłużony sposób pociągów dalekobieżnych po Centralnej Magistrali Kolejowej, czyli linii nr 1. Odejście do węzła śląsko-małopolskiego byłoby najdalej jak to możliwe – na południu.

Wreszcie pytanie o przebieg trasy przez Jastrzębie Zdrój do granicy państwa. Czy rozpatrują państwo możliwość przekroczenia granicy państwa nie przy autostradzie, co przewidują obecne warianty, ale troszeczkę wcześniej – od Godowa – na południe? Jest tam bardzo krótki odcinek pomiędzy czeską linią idącą z Dziećmorowic. Mniej więcej to tyle. Dziękuję za udzielenie mi głosu.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Teraz pan poseł Mirosław Suchoń. Potem poprosimy o odpowiedź pana ministra bądź pana prezesa. Bardzo proszę.

**Poseł Mirosław Suchoń (KO):**

Bardzo dziękuję. Być może te osoby, które nie biorą udziału w posiedzeniu podkomisji, poprosimy, żeby w celu dalszych rozmów opuściły salę i wyszły na korytarz. Tam są zdecydowanie lepsze warunki do rozmów kuluarowych.

Uwagi ogólne już były, więc nie będę ich powtarzał. Skupię się głównie na województwie śląskim. Panie ministrze, mam wrażenie, że jeżeli mówimy o kolei jakiejś prędkości, to raczej jest to kolej prędkości na nasze możliwości. To też tłumaczy...

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

…a ja bym powiedział, że na nasze potrzeby…

**Poseł Mirosław Suchoń (KO):**

…możliwości, potrzeby. W każdym razie powoduje to trochę inną dyskusję, w innych obszarach. Natomiast trudno czasami zgodzić się z takim podejściem, kiedy badają państwo potencjały różnego rodzaju miejsc w Polsce, również na południu województwa śląskiego. Ustalając celowość, badają państwo możliwość ludnościową np. dla miejscowości Brzeszcze, gdzie do potencjału Brzeszcz wchodzą również mieszkańcy Bielska Białej – stuosiemdziesięciotysięcznego miasta vs Brzeszcze. Bardzo lubię Brzeszcze. Jest to piękna miejscowość, gdzie mieszkają wspaniali ludzie. Jeżeli chodzi o potencjał ludnościowy i zdroworozsądkowe podejście, to jednak wydaje się, że brak na mapie Bielska Białej, jak też słowa pana ministra, które padły w trakcie jakiegoś spotkania, że mieszkańcy Bielska Białej będą mogli dojeżdżać do Czechowic-Dziedzic, troszeczkę wypaczają sens, ideę kolei. Troszeczkę idą na przekór zdroworozsądkowym oczekiwaniem.

Pierwszy wniosek, który rysuje się po zapoznaniu się ze stanowiskami, z prezentacjami, jest taki, że ujęcie w korytarzach wyłącznie południa województwa śląskiego do granicy Czechowic-Dziedzic, pomijając Cieszyn, pomijając Bielsko Białą, pomijając Żywiec, absolutnie nie służy polepszeniu możliwości komunikacyjnych regionu. Mówiąc o Bielsku Białej, mam na myśli także i Cieszyn, i Żywiec, i powiaty. Jest to 800 tys. mieszkańców. Trudno, żeby wszyscy dojeżdżali do Czechowic-Dziedzic czy do Brzeszcz, ponieważ to nie na tym ma polegać.

Druga sprawa, o której chciałbym powiedzieć, ma charakter uwagi ogólnej. Jeżeli chodzi o kwestię konsultacji, oczywiście im dłużej one trwają i im są bardziej dogłębne, pewnie tym lepiej można rozpoznać stanowiska w poszczególnych samorządach. Tak się stało, że państwo komunikując, że jest to konsultowane, że był pierwszy etap konsultacji, całkowicie pominęli w tym samorządy lokalne. Oznacza to ni mniej ni więcej tyle, że dzisiaj do wielu samorządów płyną pretensje ze strony mieszkańców, jak to jest możliwe, że projekt został skonsultowany, a oni o tym nie wiedzą. Winą za takie postawienie sprawy, za narysowanie kresek, obarczane są samorządy. Państwo oczywiście twierdzą, że było to na górnym poziomie, ale dla mieszkańców nie jest to czytelne. Dla społeczeństwa jest to absolutnie zaciemniony obraz. Jak mówię, winą za takie, a nie inne postawienie sprawy obarczani są samorządowcy.

Trudno zgodzić się z tym, że jest to rozsądna i racjonalna droga do osiągnięcia kompromisu. Raczej przypomina to postępowanie, które znamy z kiedyś tam, że robi się kreskę i coś tutaj będzie, dlatego że tak wyrysowano w Warszawie. Nie tędy droga. Dwugodzinna dyskusja dotycząca województwa łódzkiego pokazała, że niestety, jest to standard, który został zastosowany w całej Polsce. Trudno się z tym zgodzić.

Chciałbym poruszyć konkretne przykłady z województwa śląskiego. Bardzo proszę o odniesienie się do tego, w jaki sposób państwo zamierzają podejść do problemów, żeby zminimalizować negatywne skutki zarówno dla ludności, jak również dla cennych przyrodniczo obszarów, które występują na terenie województwa.

Pierwsza rzecz to oczywiście kwestia Mikołowa, gdzie mamy zarówno kwestie zabudowy, jak i kwestie środowiskowe. Wydaje się, że jest to najmniej rozsądne postawienie sprawy. Linia jest wyrysowana zarówno przez środek osiedla, jak i w otulinie ogrodu botanicznego. Na pewno spowoduje to bardzo poważne zakłócenia zarówno w jednej, jak i w drugiej dziedzinie.

Druga rzecz to kwestia gminy Strumień. W Bąkowie linia została przewidziana w okolicy szkoły. Idzie również przez cenne przyrodniczo obszary. Pan prezes był uprzejmy wspomnieć Żabi Kraj, który jest niezwykle cennym przyrodniczo miejscem nie tylko na mapie województwa śląskiego, ale również Polski. Cenne zarówno z przyrodniczego punktu widzenia, jak również z punktu widzenia funkcjonowania lokalnej społeczności obszary mają być przecięte przez nową linię kolejową. W związku z tym jest pytanie, jaki państwo mają pomysł, żeby tak się nie stało, żeby ochronić jedno i drugie.

Padło już tutaj pytanie o Jurę Krakowsko-Częstochowską, więc tylko je podbijam i proszę o informację, jak ma to wyglądać od strony Częstochowy. Rzeczywiście jest to unikatowe, absolutnie unikatowe, wspaniałe przyrodniczo miejsce, którego nie można zniszczyć.

Ostatnia rzecz to Bielsko Biała – 180 tys. mieszkańców. Jak powiedziałem, potencjał pasażerski Bielska Białej był brany pod uwagę, jeżeli chodzi o Oświęcim, Pszczynę, Czechowice-Dziedzice. Jest pytanie, dlaczego nie samo Bielsko Biała ze 180 tys. mieszkańców. Jest to okno zarówno na Beskidy, jak i na Śląsk Cieszyński. Są to bardzo cenne turystycznie i przyrodniczo obszary, które zgodnie z tym, co państwo deklarują, wypadałoby jednak podłączyć do sieci, a zostają same sobie. Bardzo proszę o ustosunkowanie się do tych spraw. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, pan czy pan prezes? Bardzo proszę.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Zacznę, a potem może potem poproszę o wsparcie. Jeżeli chodzi o kwestię Jury Krakowsko-Częstochowskiej jako tak definiowanej, jest to dosyć spory obszar, przez który już teraz na pewnym odcinku przebiega np. Centralna Magistrala Kolejowa. Oczywiście będziemy się starali i staramy się szczególnie wartościowych przyrodniczo obszarów nie naruszać i nie naruszamy ich w projektach. Patrząc na układ Polski, pewnie najmniej konfliktowo, ale jednak linia gdzieś musi przejść przez ów region. Tak się stanie, ale jak mówię, przykład Centralnej Magistrali Kolejowej pokazuje, że może tam być, można z tym żyć, chodzi tylko o identyfikację takich obszarów jak Natura 2000, rezerwaty, parki krajobrazowe, itd. Oczywiście nie będą one naruszane.

Jeżeli mówimy o Pustyni Błędowskiej, to muszę przyznać, że przede wszystkim jest to postulat lokalnego samorządu, który widząc dwa czy trzy alternatywne warianty, z których dwa idą przez wsie, przez zabudowę, a trzeci przez fragment Pustyni Błędowskiej – nawet spotykałem się z grupą samorządowców, których ciężko mi co do jednego zidentyfikować, ale mniej więcej z powiatu olkuskiego i okolic, spotkałem się z wójtem, starostą powiatu olkuskiego – wręcz proponował dodatkowy wariant, gdzie jeszcze bardziej szłoby to przez Pustynię Błędowską, mówiąc, że teren, który pokazuje, jest pustynią tylko z nazwy. Kiedyś była tam pustynia, ale zaszły zmiany, teren jest już zarośnięty, a fragment, gdzie jest rzeczywista pustynia, gdzie jest rezerwat, jest obok, jest nienaruszany, a tutaj można przejść bardziej bezkonfliktowo dla lokalnej ludności. Jest to jeden z wariantów, który oczywiście rozważymy.

Jeżeli mówimy o przebiegach, była generalna uwaga o wykorzystaniu istniejącej infrastruktury. Oczywiście jak najchętniej tam, gdzie się da, ale z drugiej strony musimy osiągnąć znaczące przyspieszenie połączeń. Jedno z drugim do pożenienia w 100% jest niemożliwe. Generalnie po istniejącej infrastrukturze pociągi jeżdżą jak jeżdżą teraz, a chcielibyśmy, żeby pociągi pewnych relacji jeździły godzinę, półtorej szybciej. W dużych szczegółach trzeba by było rozstrzygać, gdzie się da, a gdzie się nie da. Przynajmniej ja tego nie rozstrzygnę, ale jak rozumiem, państwa uwagi będą zgłoszone czy zostały już zgłoszone. Przeprocedujemy je.

**Wiceprezes zarządu Stowarzyszenia „Kolej na Śląsk” Wojciech Dinges:**

Będą zgłoszone elektronicznie.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Jasne. Jest to niezwykle cenne. Na pewno pochylimy się nad nimi.

Jest przykład Jastrzębia Zdroju, gdzie generalnie są dwa warianty. Jeden przebiega po śladzie dawnej infrastruktury przez Jastrzębie Zdrój, a drugi po nowym śladzie obok. Akurat byłem na miejscu, spotkałem się z panią prezydent, z wiceprezydentem Jastrzębia Zdroju, z wójtami i sołtysami okolicznych wsi. Oczywiście w luźnej rozmowie, której nie jestem w stanie sformalizować, jak państwo się domyślają, opinie były pół na pół. Jastrzębie Zdrój chce jednego, a wszystko, co jest wokół Jastrzębia Zdroju, chce drugiego.

Jest to nasz pierwszy projekt ze środków instrumentu CEF. Jeszcze w tej perspektywie pozyskaliśmy środki na zaprojektowanie owej inwestycji. Można powiedzieć, że w tym przypadku jesteśmy na etapie, na którym jeszcze nie jesteśmy w żadnym innym miejscu. Jeździmy, spotykamy się, odbywamy pogłębione gminne czy międzygminne konsultacje z samorządami lokalnymi, z mieszkańcami, gdyż tam będziemy projektować o takt szybciej, o stopień szybciej, o perspektywę szybciej niż we wszystkich pozostałych miejscach.

Jeżeli mówimy o przebiegu do granicy przy autostradzie bądź w innym miejscu, przede wszystkim zależy to od uzgodnień ze stroną czeską. W sposób oczywisty linie muszą się spotkać w jednym miejscu. Jest to warunek sine qua non. Będzie tak jak wypracujemy to z Czechami. Na ten moment są ustalenia, że przy autostradzie połączenie może być. Jeżeli strona czeska powie, że chce, może dociągnąć inaczej, wtedy będziemy to analizować. Jeżeli powie, że nie chce i nie może, to nie ma dyskusji, gdyż nie zbudujemy linii kolejowej, która urwie się na granicy, tylko ma doprowadzić do Ostrawy.

Jeżeli chodzi o Bielsko Białą, starałem się to tłumaczyć. Wydaje mi się, że precyzyjnie to tłumaczyłem również na konferencji prasowej w Bielsku Białej, gdzie też byłem. Być może któreś z lokalnych mediów, których pan poseł jest odbiorcą, coś tutaj przekłamało.

Otóż strategiczne studium lokalizacyjne nie jest mapą połączeń. Jest mapą inwestycji. To, że jakiegoś miasta nie ma w strategicznym studium, nie ma prowadzącej do niego linii, nie znaczy, że z tego miasta nie będzie połączenia do Centralnego Portu Komunikacyjnego czy połączenia z resztą kraju via Centralny Port Komunikacyjny, w ramach krajowego programu Centralnego Portu Komunikacyjnego. Znaczy to, że tam akurat nie ma potrzeby przeprowadzenia inwestycji.

Tak jest w przypadku Bielska Białej. Jeżeli chodzi o krótki odcinek do Czechowic-Dziedzic, chyba już jest kończona modernizacja do 160 km/h. Nie ma sensu wydać miliarda czy dwóch po to, żeby podkręcić do 250 km/h, co w czasie przejazdu da dwie minuty, dlatego że zanim pociąg dobrze się rozpędzi, już będzie musiał hamować. W związku z tym

oczywiście będą bezpośrednie połączenia. Nie będzie tak, że będzie dojazd do Czechowic-Dziedzic, gdzie będzie przesiadanie się, o co jak rozumiem, jest obawa. Nie, będą, jak zresztą teraz są, całkiem dobre, szybkie, chociaż niestety, nieliczne połączenia Pendolino do Warszawy. Będą jeszcze szybsze, znacznie szybsze i znacznie częstsze bezpośrednie połączenia z Bielska Białej do Centralnego Portu Komunikacyjnego i do Warszawy. Jak najbardziej Bielsko Biała będzie na liście połączeń.

Kwestia ogólna dotycząca tzw. pomięcia samorządów lokalnych. Otóż jeżeli mieszkańcy przychodzą do lokalnego samorządowca, a znam ten klimat, gdyż samorządowcem byłem znacznie dłużej niż jestem posłem, to samorządowiec powinien powiedzieć: „szanowni mieszkańcy, spokojnie, to nie jest jeszcze ten etap, będą pogłębione konsultacje, składamy uwagi, będziemy na bieżąco was informować, jak najbardziej przyjadą z Centralnego Portu Komunikacyjnego", chyba że jest jakieś miejsce, gdzie na podstawie studium okaże się, że jest powszechna akceptacja, nie ma żadnych problemów, wtedy wiadomo, że nie ma co wykonywać zbędnych ruchów. Natomiast wszędzie tam, gdzie są jakieś kontrowersje, wątpliwości i uwagi, później, na etapie przygotowania poszczególnych inwestycji, konsultacje z samorządami i z lokalnymi społecznościami jak najbardziej będą. Samorządowcy mogą to powiedzieć niesłusznie oskarżającym ich mieszkańcom.

Czy nasz komponent kolejowy chciałby jeszcze tutaj coś dodać? Było np. pytanie o gminę Strumień, które przyznam, że aż tak bardzo nie wchodzę w te szczegóły. Zrozumcie nas państwo, że jesteśmy w trakcie konsultacji, więc nie możemy wypowiadać się w każdym szczególe, a już na pewno rozstrzygać. Ewentualnie możemy się jakoś odnieść. Z tego co widzę, był jeszcze Mikołów i połączenie linią nr 170 z Oświęcimia w kierunku Jastrzębia Zdroju. Tak sobie to wynotowałem.

**Wiceprezes zarządu Stowarzyszenia „Kolej na Śląsk" Wojciech Dinges:**

Tak, też nie chcę wchodzić w szczegóły, szanując czas wszystkich innych osób. Przypomnę, że chodzi o to, żeby rozpatrzyć możliwe inne warianty, ale jest to na szczegółową dyskusję – troszeczkę później. Zresztą nasze propozycje umieściliśmy w stanowisku, wobec czego będzie to materiał do dyskusji. Zwracam jeszcze tylko uwagę na możliwość bezpośredniego połączenia Żor i na rozwinięcie projektu rozbudowy węzła katowickiego do czterotorowego, co mogłoby pozwolić na pociągnięcie, mówiąc kolokwialnie, trasy szybkich pociągów z Centralnego Portu Komunikacyjnego Centralną Magistralą Kolejową jak najdalej się da – na południe.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze. Dziękuję. Jeszcze pan poseł.

**Poseł Mirosław Suchoń (KO):**

Bardzo dziękuję. W takim razie poproszę, jeżeli pan minister pozwoli, o odpowiedź w kwestii Bąkowa w formie pisemnej. Jest tam bardzo poważne ognisko zapalne i myślę, że warto zawczasu się...

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Czy według wiedzy pana posła w tej sprawie zostały złożone uwagi do Centralnego Portu Komunikacyjnego?

**Poseł Mirosław Suchoń (KO):**

Na pewno będą uwagi. Wiem też, że dzisiaj jest tam spotkanie z mieszkańcami. Jest tam wielkie wzburzenie, myślę, że porównywalne do tego, jakie jest w województwie łódzkim. Państwo absolutnie muszą wziąć to pod uwagę.

Panie ministrze, mam też prośbę, ponieważ wydaje się, że Cieszyn byłby takim miejscem, które warto skomunikować. Jest tam linia nr 190, która jest modernizowana na odcinku do Skoczowa. Jest jeszcze odcinek Skoczów – Bielsko Biała. Ten odcinek, niestety, leży odłogiem, a byłoby to znakomite miejsce zarówno z regionalnego punktu widzenia, jak i z punktu widzenia komunikacji od granicy w Cieszynie w kierunku Warszawy. Bardzo proszę o wzięcie tego pod uwagę w kolejnych pracach w ramach projektowania korytarzy linii nr 190 ze Skoczowa do Bielska Białej czy z Bielska Białej do Skoczowa. Dziękuję bardzo.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Jeszcze dwa słowa zanim oddam głos. Uwaga generalna, gdyż może nie wybrzmiało to wystarczająco. Nasza koncepcja bywa krytykowana także za to, że nie jest czystą koncepcją kolei dużych prędkości. Jednym z elementów nieczystości koncepcji kolei dużych prędkości jest to, że jest to infrastruktura zintegrowana z całością sieci kolejowej. Nie jest tak jak np. w przypadku kolei Shinkansen, gdzie są wydzielone tory, po których jeżdżą tylko koleje dużych prędkości i nic poza tym. W związku z tym nieco wolniejsze połączenia o zasięgu regionalnym także będą mogły z tego korzystać. Będzie np. połączenie, które kawałek będzie jechać inną linią, potem na kawałku wjedzie, skorzysta z linii do Centralnego Portu Komunikacyjnego, ze szprychy, następnie zjedzie i pojedzie gdzieś dalej w innym kierunku. Oczywiście w międzyczasie, jak nie trudno się domyślić, będzie przejeżdżać przez linie, przez które swoją drogą za piętnaście minut pojedzie pociąg do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Podróżni będą mogli wygodnie przesiąść się i kontynuować podróż w ramach sieci związanej z Centralnym Portem Komunikacyjnym. Zanotowałem sobie tę linię.

Trzeba pamiętać, że program Centralnego Portu Komunikacyjnego nie jest wyłącznym programem kolejowym w Polsce. Oprócz tego jest Program Kolej Plus, są inwestycje prowadzone przez PLK. Nie jest tak, że jak coś nie jest ujęte w naszym programie inwestycyjnym, to na pewno nie będzie zrobione. Nie wyczerpuje to całokształtu.

**Poseł Mirosław Suchoń (KO):**

Linia nr 190 stanowi przykład, który proszę wziąć pod uwagę.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Jasne. Zapisałem sobie.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Jeszcze pani minister Polaczek. Bardzo proszę.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dosłownie minuta. Pierwsza kwestia. Z mojej strony rekomendacja dla pana ministra, a jednocześnie zaproszenie, żeby na forum podkomisji sejmowej nie omawiać problematyki jednego regionu. Jeżeli w najbliższych tygodniach będzie okazja, jako wiceszef Komisji serdecznie zapraszam do Katowic. Możemy zorganizować spotkanie z samorządami tam, gdzie przez właściwe samorządy identyfikowane są kluczowe problemy. Jest ich kilka. Jak powiedziałem, np. Mikołów, Dąbrowa Górnicza.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Moglibyśmy się uśmiechnąć do sejmiku, żeby pan marszałek to zorganizował?

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Wszystko załatwimy, panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Dobrze.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Sygnalizuję to, żeby dzisiaj nie tracić tyle czasu.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Jasne.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Druga kwestia. Analizując rozwiązania, warianty, proponuję, żeby uzupełniać informację o coś, co dzisiaj jest bardzo mało prezentowane w dotychczasowej formule. Mianowicie, chodzi mi o uwarunkowania demograficzne z pewnym wyprzedzeniem, w kontekście prognoz Głównego Urzędu Statystycznego. Myślę, że w wielu przypadkach to też ma znaczenie, jeżeli chodzi o wieloletnią analizę potencjalnego ruchu z danych miejscowości, które są włączone w dodatkowy komponent Centralnego Portu Komunikacyjnego, jakim są, w cudzysłowie, nowe szprychy, owe 1600 kilometrów w ramach studium, które państwo wykonali.

Panie ministrze, zaproszenie do Katowic. Postaramy się, żeby wszystkie kluczowe kwestie dotyczące województwa śląskiego były omówione w bardzo merytorycznym tonie. Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Myślę, że jest to bardzo dobra propozycja. Przechodzimy teraz do aglomeracji warszawskiej.

**Poseł Maciej Kopiec (Lewica):**

Panie przewodniczący, czekamy jako województwo śląskie. Są samorządowcy, którzy w pierwszej kolejności chcieliby zabrać głos.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Z Mikołowa, tak? Dobrze.

**Poseł Maciej Kopiec (Lewica):**

Ja też chciałbym zaprezentować raport ze spotkań.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Momencik, momencik.

**Poseł Maciej Kopiec (Lewica):**

Zgłaszałem się do głosu.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Sekundkę, dobrze? Bardzo proszę. Pani się zgłaszała. Proszę o przedstawienie się i zabranie głosu.

**Poseł Maciej Kopiec (Lewica):**

Ja również się zgłaszałem.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Proszę bardzo.

**Radna Rady Miasta Mikołów Ewa Chmielorz:**

Szanowni państwo, panie ministrze, Ewa Chmielorz. Jestem radną Rady Miasta Mikołów, przedstawicielką mieszkańców Mikołowa. Przywiozłam także protest burmistrza miasta.

Proszę o oddanie głosu najpierw panu posłowi Kopcowi. Chciałabym jedynie uzupełnić i wyjaśnić sytuację, jaka ma miejsce w Mikołowie, w Śląskim Ogrodzie Botanicznym. Zgłaszaliśmy, że trzy warianty trasy, zielony, niebieski i pomarańczowy przecinają i naruszają ogród botaniczny, co w mediach zostało... Centralny Port Komunikacyjny odniósł się do tego, że podajemy nieprawdę. Dlatego kiedy pan poseł skończy, chciałabym w szczególności odnieść się do tego problemu, nie pomijając problemów związanych z niepokojem społecznym, jak również, co jeszcze tutaj nie padło, dla mnie fatalnie przygotowanymi konsultacjami społecznymi. Na to także chciałabym zwrócić uwagę.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Rozumiem, że pan poseł przedstawi to w imieniu mieszkańców.

**Poseł Maciej Kopiec (Lewica):**

Mój głos, do którego zgłaszałem się już w południe, to synteza spotkań z samorządowcami, mieszkańcami regionu, o którym mówimy. Chciałbym przedstawić syntezę, raport na temat tego, co ustaliliśmy na spotkaniach. Są trzy problemy, jeżeli chodzi o mój okręg wyborczy. Są to problemy w Jastrzębiu Zdroju, Mikołowie i Ornontowicach. W oczach mieszkańców każda z zaproponowanych w tym momencie wersji linii nr 170 wykazuje się dużą przypadkowością w jej poprowadzeniu.

Pierwszy z problemów to oczywiście degradacja terenów Śląskiego Ogrodu Botanicznego. Jest to drastyczny podział chronionego obszaru Śląskiego Ogrodu Botanicznego w Mikołowie. Każdy z trzech proponowanych wariantów znacząco zmniejsza jego teren, a podział, uwzględniając pas ochronny projektowanej linii, w praktyce zupełnie niszczy ogród botaniczny. Jest to opinia dyrektora ogrodu botanicznego. Jest to zagrożenie

dla unikatowych w skali ogólnopolskiej siedlisk roślin i zwierząt. Często są to rzadkie gatunki, które występują już tylko na terenie Śląskiego Ogrodu Botanicznego. Jest to zaprzepaszczenie wieloletniej pracy i ogromu wydanych środków finansowych. Środki z Unii Europejskiej oraz środki z funduszy norweskich były pozyskiwane po to, żeby zbudować ogród botaniczny i móc go zaprezentować 152 tys. osób, które corocznie go odwiedzają.

Cieszę się, że pan prezes wspominał o tym, że kolej będzie powodowała duży hałas. Wiemy, jakie skutki dla Śląskiego Ogrodu Botanicznego będzie miało poprowadzenie takiej linii. Wydaje mi się, że pominięcie owej kwestii byłoby bardzo nieodpowiedzialne.

Podobnie jest, jeżeli chodzi o strukturę geologiczną i historię użytkowania terenu Śląskiego Ogrodu Botanicznego oraz terenów do niego przylegających. Była to eksploatacja wapienia i eksploatacja węgla kamiennego, co sprawia, że teren jest trudny do lokowania na nim dużych obiektów infrastruktury.

Kolejne, bardziej bezpośrednie zagrożenia dla lokalnych mieszkańców, to wyburzenia, których oczywiście nie da się uniknąć przy tak dużych inwestycjach, ale w jakiś sposób należałoby je zracjonalizować. Projekt zakłada absurdalne wysiedlenia mieszkańców z nowych, często ekologicznie i energooszczędnie wybudowanych domów, osiedli, a także nowych inwestycji, aktualnie będących jeszcze w trakcie realizacji. Dochodzi do sytuacji, w których ludzie zapłacili za mieszkania po kilkaset tysięcy złotych, mieszkania, które w tym momencie są w dużym stadium zaawansowania prac budowlanych. Nawet jeżeli nie zostaną wyburzone, to ich wartość drastycznie spadnie.

W niektórych miejscach, jak np. w Ornontowicach, proponowana linia przecina gminę na pół. Konieczne zatem będzie całkowite odbudowanie gminy.

Mamy przekreślenie planu budowy skrzyżowania DK44, które znacząco podnosiło bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Mamy ingerencję w tereny intensywnych upraw rolniczych. Myślę, że pani radna wspomni o kwestii wody, ponieważ woda to nasze przyszłe złoto. Jak najbardziej musimy o nią dbać. Nie wiem, czy państwo o tym wiecie i czy państwo przejmujecie się wodą, natomiast wybudowanie na terenie wód podziemnych linii kolejowych spowoduje zniknięcie wody, jej odpłynięcie.

Ponadto linia ma przebiegać na terenie planowanego wydobycia węgla ze złoża Śmiłowice. Zatem projektujecie to państwo na terenach szkód górniczych albo przyszłych szkód górniczych. Podobnie jest, jeżeli chodzi o ukształtowanie terenu. Ze względu na spore deniwelacje czy liczne szkody górnicze dodatkowo podnosi to koszty całej inwestycji.

Ponadto linia nr 170 koliduje ze strefą konserwatorską Zespołu Pałacowo-Parkowego w Paniowach po wschodniej stronie potoku Jasienica i drogi wojewódzkiej nr 925. Przecina również Zespół Krajobrazowy Dolina Jamny, co stanowi o dalszym godzeniu w nasze aspekty historyczno-przyrodnicze. Aspekty te nie pomagają w budowaniu pozycji metropolii zagłębiowsko-górnośląskiej ani w staraniach o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury 2029, a takie starania są właśnie podejmowane.

Apeluję o to, żeby... Jest jeszcze problem Jastrzębia Zdroju. Nie wiem, czy państwo wiecie, ale ostatnio na spotkaniu protestowało około trzystu mieszkańców. Jest to miasto, które długo jest wykluczone z transportu kolejowego. Myślę, że jeżeli byłoby to tak zbawienne dla Jastrzębia Zdroju, to nikt by nie protestował. Poza tym mieszkańcy sygnalizują, że potrzebują kolei międzymiejskiej. Nie potrzebują drogiej i rzadkiej kolei, która będzie ich woziła bezpośrednio do Warszawy. Potrzebują kolei, która będzie ich dowoziła do okolicznych miast. Stamtąd dalej mogą gdzieś pojechać. Nie stanowi to dla nich problemu.

Proszę o uwzględnienie owych protestów. Proszę także o realne konsultacje społeczne, które polegają na tym, że nie robimy konferencji w biurach prasowych posłów partii rządzącej, tylko po prostu rozmawiamy z ludźmi. Da się wypracować rozwiązania, tylko trzeba rozmawiać. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. Czy pani chciałaby uzupełnić?

**Radna Rady Miasta Mikołów Ewa Chmielorz:**

Tak.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Proszę bardzo.

**Radna Rady Miasta Mikołów Ewa Chmielorz:**

Dziękuję bardzo za głos. W sprawie ogrodu botanicznego oraz w sprawie trzech zaproponowanych koncepcji chciałabym z tego miejsca poinformować, że uchwałą rady miasta z 2000 roku został przyjęty teren, który jest terenem Śląskiego Ogrodu Botanicznego w Mikołowie. To nie jest tylko ta część, która obecnie jest własnością gminy. W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Mikołowa zarezerwowane są także tereny przylegające do obecnie funkcjonującego ogrodu.

Obecnie ogród botaniczny funkcjonuje w dwóch częściach, w części głównej i w części kolekcyjnej. Szanowni państwo, panie ministrze, chciałabym, żeby wyobraził pan sobie aglomerację Śląska poprzecinaną kolejami, drogami i przeniósł się do zielonego zakątka, który graniczy z tym wszystkim. Państwo zaprojektowali kolej poprzez ostatnie miejsca, które na Śląsku stanowią płuca. Bardzo zachęcam do zapoznania się z naszymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Tam zawarte są te wszystkie informacje.

Teren ogrodu botanicznego to nie tylko ta część, która w tym momencie funkcjonuje. Na terenie ogrodu botanicznego znajdują się chronione gatunki zwierząt i roślin. Jest to dla nas bardzo cenny teren, nie tylko dla samorządowców Mikołowa, nie tylko dla jego mieszkańców. Przypominam, że jest to teren odwiedzany przez mieszkańców całego Śląska.

Nie będę już mówiła o niepokoju i o dorobku całego życia wszystkich mieszkańców, których dotyczy problem, o osiedlach z ich infrastrukturą, oczyszczalniami ścieków, oświetleniem, które jest na trasie. Myślę, że tak jest w każdym przypadku i pan minister przyjrzy się również temu.

Chciałabym zwrócić szczególną uwagę na to, co akurat znajduje się w Mikołowie. Jest to ostatni rezerwuar wody pitnej, zabezpieczenie wód dla całego Śląska. Jest to zbiornik, który ciągnie się od Gliwic przez Mikołów do Sosnowca. Jest to woda triasowa. Naprawdę w tym momencie nie straszę, są opracowania profesora Różyckiego. W przypadku kolei szybkobieżnej spowoduje to ucieczkę wód w głębsze pokłady. Narusza to strefę melioracyjno-wodną. Nie wiem, jak to fachowo nazwać. Nie jestem fachowcem w tej dziedzinie.

Zapraszam, serdecznie zapraszam do Mikołowa. Niepokój mieszkańców Mikołowa jest ogromny. Protest, jaki wyrażamy, jest również związany z konsultacjami i sposobem informowania samorządów o państwa projekcie. Panie ministrze, mam nadzieję, że pan mnie słucha w tym momencie.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Nawet notuję.

**Radna Rady Miasta Mikołów Ewa Chmielorz:**

Dziękuję. Zapraszam. Liczę na to, że państwo przyjrzycie się temu problemowi. Miejscowość jest może mała, natomiast teren, jaki obejmuje, dla nas mieszkańców jest bezcenny. Serdecznie zapraszamy. Zwracamy szczególną uwagę właśnie na to miejsce. Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo pani dziękuję. W tej sprawie zgłaszał się jeszcze pan poseł Sośnierz. Bardzo proszę.

**Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):**

Nawiązując do tego, o czym wcześniej mówił pan minister, że na odcinku z Czechowic-Dziedzic do Bielska Białej pozostanie odcinek, który w tej chwili jest remontowany i będzie dawał prędkość około 160 km/h, widząc, jak wielkie budzi to emocje, z jak ogromnymi kosztami zarówno materialnymi, jak i społecznymi związana jest budowa szybkich kolei, mam szersze pytanie, czy w ogóle w kraju stosunkowo niewielkim, jakim jest Polska, potrzebujemy kolei, która będzie jeździła z prędkością 250 km/h, zwłaszcza że na części odcinków zanim pociąg się rozpędzi, zanim wyhamuje przed kolejną stacją,

nie będzie możliwe rozwijanie takich prędkości. Czy w ogóle ma to sens? Jakie wymierne korzyści to przyniesie? O ile się skróci? Czy będzie dziesięć minut krócej z Katowic do Warszawy? Czy warto inwestować tak ogromne pieniądze, wyburzać tyle domów, tyle inwestować w zamieszanie wywołane owymi inwestycjami, jeżeli nie będzie to miało chyba aż takiego...? Według jakiegoś opracowania, które widziałem, podróż z Katowic do Warszawy ma się skrócić z obecnie mniej więcej dwóch godzin dwudziestu minut do godziny i czterdzieści trzy minuty. Gdyby na całym odcinku była regularna prędkość 160 czy 250 km/h, to jeszcze byłyby jakieś wartości pośrednie. Być może jest to po prostu gra niewarta świeczki.

Jest jeszcze szersze pytanie. Czy w XXI wieku jeszcze potrzebujemy osobnej infrastruktury dla pojazdów szynowych? Jest to wynalazek z XIX wieku. Zanim wynaleziono asfalt, samochody, itd., budowano koleje. Pomiędzy jednym pociągiem a drugim szyny stoją puste. Nie jest to dobrze wykorzystana infrastruktura. Utrzymujemy dwie osobne, a właściwie trzy, ponieważ mamy jeszcze transport powietrzny, osobne infrastruktury. Kolejowa infrastruktura przez większość czasu stoi niewykorzystana, ponieważ pomiędzy pociągami nic nie jest w stanie tam pojechać. Ludzie nie kupują sobie małych prywatnych pociążków, które będą zasuwały po torach. Czy nie lepiej skupić się na rozbudowie jednej infrastruktury, po której mogą jeździć autobusy, które także są środkiem transportu zbiorowego?

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję.

**Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):**

Jeżeli mamy jeden pociąg, który wiezie dziesięć wagonów, czy na pewno jest lepiej, jeżeli jedzie raz na dwie godziny?

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Panie pośle…

**Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):**

Zamiast tego moglibyśmy mieć dziesięć autobusów, które jadą co dziesięć czy piętnaście minut.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze, panie pośle. Czy jeszcze ktoś? Już nie ma. Rozumiem, że w sprawie Śląska wypowie się pan minister albo pan prezes. Bardzo proszę.

**Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):**

Dlaczego miałem przerwany, odebrany głos?

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Skończył pan. Czy chciałby pan jeszcze uzupełnić?

**Poseł Maciej Kopiec (Lewica):**

Prosimy o pluralizm. Jeżeli chodzi o Łódź, rozmawialiśmy dużo dłużej niż o województwie śląskim. Jest to trochę bez sensu.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dlatego zapytałem, czy ktoś jeszcze chce zabrać głos w sprawie Śląska.

**Radna Rady Miasta Mikołów Ewa Chmielorz:**

Czy mogłabym uzupełnić?

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze, bardzo proszę, ale proszę trzymać się dwóch minut.

**Radna Rady Miasta Mikołów Ewa Chmielorz:**

Dziękuję bardzo. Argumentacja, której użyłam w przeciągu niedługiego czasu, jest dosyć szeroka. Wszystkie dokumenty trafią do pana ministra wraz z osobnym pismem. Myślę, że konsultacje społeczne będą... Mieszkańcy zbierają podpisy pod protestami. Akcja trwa.

Liczę na to, wierzę w to, że pan minister dogłębnie zapozna się z problemami i z argumentacją, którą załączyliśmy. Naprawdę jest ona szeroka. Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję za to, że zmieściła się pani w czasie. Panie ministrze, bardzo proszę.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Oczywiście zapoznam się, chociaż ze mną jest akurat pół biedy i jest to najmniej ważne. Zapoznają się specjaliści od projektowania przebiegu tras kolejowych, inżynierowie, specjaliści ochrony środowiska, itd. Wszystkie uwagi zostaną przeanalizowane. Wtedy, kiedy zacznie ruszać, nie w sensie inwestycji fizycznej, ale w sensie przygotowania dokumentacji, inwestycja pod nazwą budowa odcinka od / do na trasie, na której leży Mikołów, wówczas będzie również etap konsultacji gminnej oraz uzyskania decyzji środowiskowej, w ramach której specjaliści z regionalnej dyrekcji ochrony środowiska rozważą wszystkie aspekty wpływu na środowisko przyrodnicze. Jeżeli okaże się, że dany wariant w istotny sposób zaburza środowisko przyrodnicze, taki wariant nie dostanie uzgodnienia albo dostanie wymogi, żeby go przeprojektować czy zastosować jakieś inne technologie, które ów wpływ zminimalizują.

Jeżeli mówimy chociażby o zbiornikach wodnych, itp, to na świecie w takich warunkach buduje się linie kolejowe również dużych prędkości. Są technologie, żeby było to zrobione tak, aby środowisko przyrodnicze nie było naruszane w istotny sposób. Jeżeli analiza wielowariantowa wykaże, że np. łatwiej zmienić przebieg, ponieważ będzie to tańsze, że nie trzeba będzie stosować takich technologii, oczywiście pójdzie to w innym miejscu, aby było to możliwie racjonalne.

Był jeden głos, który wielokrotnie się pojawiał, a na który chyba jeszcze nie odpowiedziałem. Dotyczył kwestii drastycznego spadku wartości nieruchomości w sąsiedztwie linii kolejowych. Szanowni państwo, jest to mitologia i mówię to z pełną odpowiedzialnością. Takie zjawiska na dłuższą metę nie występują. Jeżeli ktoś z państwa ma Google Maps w telefonie, może sobie wpisać adres ul. Chylońska 95 w Gdyni. Jest to blok, w którym spędziłem swoje dzieciństwo, z oknem na czterotorową linię kolejową, i to nie nowoczesnych kolei dużych prędkości, tylko linię z nieszlifowanymi złączami torów, z ruchem towarowym, aglomeracyjnym co piętnaście minut, dalekobieżnym, itd. Jak kiedyś sprzedawałem to mieszkanie, uzyskałem cenę za metr kwadratowy mniej więcej taką, jak średnia cen na ulicach znacznie bardziej oddalonych od linii kolejowej. Jak mówię, było to może pięćdziesiąt metrów od linii kolejowej, z widokiem na tę linię. Mało tego, na przestrzeni pięćdziesięciu metrów deweloper właśnie buduje całkiem spore osiedle, wielki blok, który będzie oddalony dziesięć metrów od linii. I sprzedaje mieszkania po cenach nieodbiegających od średnich cen w Gdyni w tejże dzielnicy.

Tutaj naprawdę uspokajam. Nie występują takie zjawiska, żeby nieruchomość traciła 30% czy 40% wartości, żeby mieszkania w miastach, które są bliżej istniejącej linii kolejowej, były o połowę tańsze niż te, które są kawałek dalej. To się po prostu nie dzieje.

Jeszcze raz powtórzę, gdyż może jest to jakieś doświadczenie dla państwa. Współczesna kolej, współcześnie budowana od podstaw infrastruktura, składy elektryczne na tej infrastrukturze to zupełnie inny poziom hałasu niż to, do czego jesteśmy przyzwyczajeni w sąsiedztwie starych linii kolejowych, linii niezelekryfikowanych, z nieszlifowanymi złączami szyn, itd. Jest to zupełnie inny poziom hałasu.

Pytanie, które postawił pan poseł Sośnierz, jest istotne. Czy w ogóle potrzebujemy takiej kolei. Z Katowic jest to zysk tego rzędu, że z dwóch godzin dwadzieścia skracamy do godziny trzydzieści pięć. Z takich miejscowości jak np. Płock czas przejazdu do Warszawy skracamy o połowę. Teraz z Płocka jedzie się bodajże trzy godziny albo coś koło tego. Z Wieruszowa jest skrócenie czasu dojazdu do Warszawy o 80%. Uważamy, że warto to robić, żeby prawie każde większe miasto w Polsce miało połączenie z Centralnym Portem Komunikacyjnym do dwóch i pół godziny, plus piętnaście minut do Warszawy, plus dwadzieścia kilka minut do Łodzi albo przesiadka do innych miejsc w Polsce. Skracanie o godzinę, o półtorej jest czymś, co warto robić. Jest to istotna różnica.

Oczywiście, warto rozważyć wariant dwieście dwadzieścia. Można też powiedzieć: „a czemu nie dwieście siedemdziesiąt?”. To już nie są duże różnice i w łukach, i w wysie-

dleniach, itd. Dla dwustu dwudziestu też generalnie trzeba byłoby budować nową infrastrukturę. Sto sześćdziesiąt to tyle, ile teoretycznie jest teraz np. na odcinkach linii Gdańsk – Warszawa po modernizacji. Tutaj różnice są całkiem spore.

Jeżeli chodzi o pytanie generalne, muszę się przyznać, że bardzo się cieszę, że padło pytanie o zalanie torów asfaltem i puszczenie autobusów. Ja także jestem wieloletnim czytelnikiem „Najwyższego Czasu!" i felietonów Janusza Korwin-Mikke. Tam po raz pierwszy pojawił się ów pomysł.

Generalnie wydaje mi się, że zaawansowane, przodujące technologicznie, ekonomicznie i społecznie państwa świata nie mylą się. Nie myli się Francja, nie myli się Japonia i wiele innych państwa, gdzie kolej dużych prędkości jest czynnikiem wzrostotwórczym i generalnie, przeniesienie transportu na kolej to chociażby znacznie mniejsze zanieczyszczenie środowiska, mniej korków.

Stany Zjednoczone, zwłaszcza w dziedzinie projektowania miast i komunikacji, są dosyć powszechnie uważane za fatalny przykład i fatalne miejsce do życia. Takie miasta jak np. Los Angeles czy Atlanta zostały zaprojektowane wyłącznie pod transport kołowy, gdzie są śródmiejskie wielopasmowe autostrady przecinające miasto, generujące zanieczyszczenie, hałas i powodujące, że aby pójść do sklepu po bułkę, często trzeba obejść kilka kilometrów przejściem nad autostradą czy inną drogą szybkiego ruchu lub jest się zmuszonym do korzystania z samochodu.

Dodam tylko, że opór toczny koła kolejowego to jedna dziesiąta tego, co generuje samochód. Wydatek energetyczny zużycia zasobów energii w tej czy innej formie, którą trzeba wydać, żeby poruszyć jeden kilogram pasażera czy towaru w samochodzie i w pociągu, to przepaść. Ze wszech miar znacznie jest to znacznie bardziej efektywny gospodarczo, środowiskowo sposób przemieszczania ludzi i towarów. To chyba tyle.

**Poseł Maciej Kopiec (Lewica):**

Dosłownie jedno zdanie ad vocem, jeżeli mogę. Naprawdę jedno zdanie.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo proszę.

**Poseł Maciej Kopiec (Lewica):**

Przestrzegałbym tylko pana ministra przed spekulacjami, jeżeli chodzi o wartość mieszkań i nieruchomości należących do obywateli i obywatelek, ponieważ to, co pan mówi, jest niesprawdzalne. Nikt obywatelom i obywatelkom nie zwróci pieniędzy, nie zwróci ewentualnych różnic, kiedy będą sprzedawali swoje nieruchomości za rok, za pięć czy za dziesięć lat. Nikt tego nie weźmie pod uwagę. Jest to spekulacja. Przestrzegałbym przed spekulowaniem na temat wartości mienia należącego do obywateli. Dziękuję.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Odpowiem tylko jednym zdaniem. Przykład inwestycji lotniskowych i wokół lotnisk wskazuje, jeżeli już, to na patologię w drugą stronę. Są bardzo rozdmuchane, bardzo wysokie odszkodowania, których wartości z punktu widzenia lotniska przewyższa wartość inwestycji. W wyniku inwestycji o wartości 100 000 tys. zł lotnisko wypłaca odszkodowania warte ponad 100 000 tys. zł właśnie za utratę wartości nieruchomości, uciążliwości hałasowe, itd. Różnie to bywa. Oczywiście nie przesądzimy tego. Jedynie poddałem ten głos pod rozwagę. Proszę absolutnie nie traktować mnie tutaj jako wyroczni, ponieważ nią nie jestem.

**Poseł Maciej Kopiec (Lewica):**

Jasne. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze. Dziękuję. Kończymy w kwestii województwa śląskiego. Teraz przechodzimy do aglomeracji warszawskiej. Chciałbym poprosić o głos pana wiceprezydenta Legionowa, który jest z nami. Pan Paweł Kownacki. Bardzo proszę.

**Wójt Gminy Wieliszew Paweł Kownacki:**

Jestem wójtem Wieliszewa. Paweł Kownacki.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze. Poproszę pana wiceprezydenta Legionowa w tej sprawie.

**Zastępca prezydenta Miasta Legionowo Piotr Zadrożny:**

Piotr Zadrożny. Zastępca prezydenta Miasta Legionowo.

Jestem tutaj nie dlatego, żebym był przeciwnikiem nowych połączeń kolejowych, broń Boże. Jestem tutaj, ponieważ jestem po licznych spotkaniach z mieszkańcami Legionowa, którzy są zaniepokojeni propozycją nowych torów w poprzek miasta. Mówię tutaj o ciągu nr 2, linii kolejowej nr 20 i skrócie mniej więcej od Choszczówki w Warszawie do okolic Nasielska. Jest to linia na Gdańsk, Olsztyn. Skrót ten oczywiście ma zapewnić skrócenie czasu przejazdu pociągów o kilka minut.

Jeden z wariantów, wariant pomarańczowy jest poprowadzony przez teren miasta, jest poprowadzony przez tereny leśne, które są naturalnymi płucami dla naszego miasta, jest poprowadzony przez osiedle zabudowy jednorodzinnej, przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, gdzie jest jeden z radarów meteorologicznych i przez, mówiąc żartobliwie, biuro pani komendant Centrum Szkolenia Policji. Wariant ten przebiega mniej więcej przez środek tej instytucji.

Nie chcę powtarzać argumentów, które padały już z innych samorządów, dlatego że to, co zgłaszają mieszkańcy, jest mniej więcej podobne. Chciałbym natomiast podkreślić, że zarówno mieszkańcy, jak i rada miasta wyraziła swoje stanowisko. Jak najbardziej chcemy tego, żeby były nowe połączenia kolejowe, ale żeby były prowadzone przez tereny mało zurbanizowane, a nie przez środek miast, jeżeli nie zakładają nowych przystanków kolejowych dla mieszkańców tychże miast.

W planach zagospodarowania przestrzennego, w dokumentach planistycznych na poziomie województwa są także zarezerwowane korytarze kolejowe czy drogowe. Myślę, że nowe linie można zaplanować właśnie tam, a nie przez tereny silnie zurbanizowane.

Pozwolę sobie przekazać zarówno panom posłom, jak i panu ministrowi oraz przedstawicielom spółki stanowisko rady miasta, a także mapkę, która pokazuje, w jaki sposób wspomniany wariant jest poprowadzony przez Legionowo. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Teraz proszę o głos pana wójta Wieliszewa. Jest pan wójt?

**Wójt Gminy Wieliszew Paweł Kownacki:**

Jestem tutaj.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo proszę.

**Wójt Gminy Wieliszew Paweł Kownacki:**

Paweł Kownacki. Wójt Gminy Wieliszew. Jeszcze nie jestem prezydentem, ale nasza miejscowość, gmina Wieliszew dynamicznie się rozwija nawet do kilkunastu procent rocznie.

Pan prezydent Zadrożny mówił o jednym wariancie. U nas każdy wariant przechodzi przez najgęściej zaludnione tereny naszej gminy. Z jednej strony przekornie mogę powiedzieć, że dzięki konsultacjom... Można powiedzieć o punkcie zapalnym. Mieszkańcy bez mówienia im i jakiegokolwiek straszenia sami poprosili mnie o zorganizowanie konsultacji. Proszę państwa, obecnych było 10% mieszkańców. Prawie 1 tys. osób było obecnych na konsultacjach. Mamy kilka tysięcy podpisów. Myślę, że zostanie zgłoszonych kilka tysięcy uwag.

Nie chciałbym obciążać topografią naszej gminy ani pana ministra, ani panów posłów, ale jest to rejon Jeziora Zegrzyńskiego, zapory i ujęcia wody dla Warszawy. Myślę, że warianty, które wskazaliśmy... Podjęliśmy próbę wskazania wariantów, które mogłyby być poddane dyskusji. Mam nadzieję, że tak jak powiedział pan minister i pan prezes – jestem w stałym kontakcie z państwa pracownikami, ekspertami – nasze głosy będą rozpatrzone albo przynajmniej poddane dyskusji. Mieszkańcy organizują kolejne spotkania. Była przeprowadzona transmisja dla kilkuset osób. Podkreślamy, iż nie jesteśmy przeciwko rozwojowi komunikacji. Szukamy rozwiązania, które pozwoli nam... Szukamy wariantu częściowo opartego na istniejącej infrastrukturze.

Historia pokazuje, że w roku 1939 w jednym miejscu był pociąg, ale władze kolejnictwa pozwoliły na zlikwidowanie owej rezerwy. W tym miejscu powstały kolejne setki nowych domów, kilkadziesiąt nowych bloków, przeniosły się tysiące mieszkańców Warszawy, powstało kilka tysięcy zabudowy rekreacyjnej dla Warszawy.

Mam nadzieję, że konsultacje pozwolą na poszukiwanie rozwiązania koncyliacyjnego. Jak powiedział pan prezydent, kilka minut może być nieadekwatne do kosztów społecznych, przyrodniczych i myślę, że również majątkowych. Dziękuję za zaproszenie nas na dzisiejsze spotkanie i za, mam nadzieję, wsłuchanie się w nasz głos. Dziękuję serdecznie.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Mamy też wójta Nieporętu, pana Macieja Mazura. Jest pan wójt na sali? Bardzo proszę.

**Wójt Gminy Nieporęt Sławomir Mazur:**

Tak, jestem. Szanowni państwo, bardzo się cieszę, że mogę zabrać głos w imieniu swoich mieszkańców. Chciałbym powiedzieć, że gmina Nieporęt jest gminą rekreacyjno-wypoczynkową dla aglomeracji warszawskiej. Od początku zastrzegliśmy sobie – tak jest od prawie trzydziestu lat – że nie budujemy zabudowy wielorodzinnej. Nie ma bloków.

Chciałbym powiedzieć, że wydaje mi się, że jednak został popełniony spory błąd, jeżeli chodzi o sposób przeprowadzenia konsultacji. Nie może być takich sytuacji, jeżeli funkcjonuje prawo, prawo miejscowe, które przez lata jest realizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami różnych ustaw przez różne instytucje, które to uzgadniają. Ustalono, że nasza gmina będzie gminą, do której będą mogli przeprowadzać się ci mieszkańcy Warszawy, którzy chcą zamieszkać w domach rodzinnych.

Spowodowało to olbrzymią frustrację mieszkańców między innymi z tych powodów, które były wcześniej podnoszone. Zostały wprowadzone cztery warianty linii kolejowej. Wcześniej nikt tego z nami nie konsultował, a przede wszystkim nie było tego w naszych planach, w naszych uzgodnieniach od wielu, wielu lat. Chciałbym powiedzieć, że tam, gdzie nie ma planów zagospodarowania, tam, gdzie nie ma studium uwarunkowań, jeszcze można nad tym dyskutować, natomiast tam, gdzie od wielu lat były plany zagospodarowania i ludzie kupowali nieruchomości, mieli pełną świadomość, że kupują nieruchomość na określonych warunkach. Dzisiaj się to zmienia.

Bardzo proszę pana ministra. Ja z kolei mam sesję dzisiaj o godz. 19.00. Będzie podejmowane stanowisko rady gminy. Chciałbym powiedzieć, że oprócz konsultacji, które są prowadzone przez instytucje zewnętrzne, wprowadziliśmy swoją ankietę, w której na dzień dzisiejszy wzięło udział już prawie 3 tys. osób, z tego 90% jest przeciwko każdemu wariantowi. Bardzo serdecznie proszę o wzięcie tego pod uwagę.

Na koniec chciałbym powiedzieć, że jest to dziwne, dlatego że tak naprawdę koleje bądź drogi łączą. Tak naprawdę wszyscy zabiegamy o to, żeby powstawały czy to koleje, czy to drogi, natomiast tutaj zrobiła się określona sytuacja. Widzę, że tak jest nie tylko w mojej gminie. Słyszę z innych województw, z innych obszarów, że jest podobna sytuacja. Jest potężny, potężny protest społeczny. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję. Jest z nami pan burmistrz Nowego Dworu Mazowieckiego. Bardzo proszę o zabranie głosu.

**Burmistrz Nowego Dworu Mazowieckiego Jacek Kowalski:**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, bardzo dziękuję za zaproszenie na spotkanie. Jako Nowy Dwór Mazowiecki tak naprawdę nie braliśmy udziału w konsultacjach, dlatego że projekt wycina Nowy Dwór Mazowiecki z mapy połączeń kolejowych. Przypomnę, że Nowy Dwór Mazowiecki to prężnie rozwijające się miasto w odległości około trzydziestu kilometrów od Warszawy, na terenie którego znajduje się lotnisko, Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin. Odcinanie owego portu od połączenia kolejowego... Wydawało się, że przy robieniu Centralnego Portu Komunikacyjnego inne porty lotnicze na Mazowszu będą wzięte pod uwagę jako partnerzy projektu. Jeżeli państwo spojrzycie na moje wypowiedzi medialne począwszy od powstania pomysłu – pan prezes Wild

to wie, ponieważ znamy się od samego początku projektu – nigdy nie wypowiadałem się negatywnie o projekcie, ponieważ widzę w nim szanse na rozwój całego Mazowsza oraz pozostałych portów, szanse na pokojową koegzystencję.

Pomysł, który został tutaj przedstawiony, powoduje, że odcinamy zarówno port, jak i trzydziestotysięczne miasto oraz osiemdziesięciotysięczny powiat od połączenia kolejowego. Kiedy mówił pan, panie ministrze, o tym, że po to, żeby mieszkańcy Poznania mieli piętnaście minut krócej, odcinamy jakieś inne miejscowości, używał pan nazw miejscowości na trasie Warszawa – Poznań. W przypadku omawianego teraz połączenia, w przypadku tych czterech wariantów, od połączenia zostaje odcięty cały Nowy Dwór Mazowiecki. Już dzisiaj na obu naszych stacjach kolejowych zatrzymują się pociągi z miast wojewódzkich północnego-wschodu, z północy, i nie tylko. Mamy połączenia z Gdańskiem, Krakowem. Mieszkańcy coraz liczniej z tego korzystają. Nowy Dwór Mazowiecki między innymi dlatego tak dynamicznie się rozwija, że rocznie jest sprzedawanych kilkaset mieszkań. Rozwija się w promieniu półtora kilometra od obu stacji kolejowych. Nowi mieszkańcy licznie i chętnie... W przeciwieństwie do kolegi z gminy Nieporęt, który mówił, że u niego powstają domki jednorodzinne, u nas zdecydowanie jest zabudowa zorganizowana. Tak dynamicznie rozwijająca się część deweloperska miasta mogłaby być w tym momencie zdecydowanie zachwiana.

Panie ministrze, z nadzieją słucham pana wypowiedzi o tym, jakie jest założenie projektu. Z wykształcenia jestem geografem, widzę zagięcie trasy kolejowej E65 Warszawa – Gdańsk w Nowym Dworze Mazowieckim. Pewnie zyskalibyśmy z pięć minut, ale musielibyśmy budować w trudnym terenie, w zurbanizowanym terenie. Wydaje się, że to, o czym pan powiedział, napawa pewnym optymizmem.

Pozwoliłem sobie przeczytać rozporządzenie Komisji Europejskiej z 1996 roku o infrastrukturze. Nie ma w nim mowy tylko i wyłącznie o dużej prędkości. Bodajże w lit. b jest mowa o liniach o standardzie dostosowanym do dużych prędkości, które mają szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń topograficznych lub planowania przestrzennego miast, dla których prędkość musi być dostosowana do warunków. Zatem są wyjątki nawet od kolei dużych prędkości, a mówimy, że nie musimy stosować się do tego rozporządzenia, dlatego że będziemy to inaczej nazywali. Jak będziemy nazywali, tak będziemy nazywali, ale na pewno chcemy skrócić czas przejazdu pomiędzy największymi miastami. W imieniu mniejszych i średnich miast apeluję, żebyśmy nie wylali dziecka z kąpielą, w tym takich miast jak Nowy Dwór Mazowiecki, które są na trasie i liczą na to, że dalej przy niej będą, że będą korzystać z rozwoju sieci komunikacji kolejowej w Polsce.

Apeluję też oczywiście w imieniu pozostałych wspólników Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin, do którego PKP PLK za grube środki, w tym środki unijne, ma zamiar i będzie budować bocznicę. Odcinamy go od torów, od których mamy uzyskiwać połączenie.

Myślę, że mój głos w dyskusji zostanie zapamiętany. Oczywiście złożymy również stosowne uwagi w ramach konsultacji. Liczę na to, że głos rozsądku zwycięży i rozwiązanie, które zostanie ostatecznie przyjęte, będzie uwzględniało i jedne, i drugie głosy. Jak mówię, mój głos tak naprawdę jest współbrzmiący z głosami sąsiadów. Szukamy rozwiązania, żeby kolej została wybudowana, żeby wszyscy nasi mieszkańcy mogli z niej korzystać, ale żeby na tym jak najmniej ucierpiało środowisko oraz już korzystający z tego rodzaju transportu. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. O głos poprosił jeszcze burmistrz Pomiechówka, pan Dariusz Bielecki. Czy jest? Bardzo proszę.

**Wójt Gminy Pomiechówek Dariusz Bielecki:**

Witam państwa bardzo serdecznie. Konsultacje odbywające się w rejonie Pomiechówka dotyczą gminy Wieliszew i gminy Nasielsk. Tak naprawdę korytarz w minimalny sposób sięga gminy Pomiechówek.

Mam pytanie, czy odejście od linii kolejowej w okolicy Legionowa i wejście z powrotem w okolicach Nasielska, czy taki korytarz jest ostatecznie przewidziany czy też ewentualnie jest możliwość, która zakłada, że szybka kolej od Warszawy przez Nowy Dwór

Mazowiecki i Nasielsk będzie miała stary przebieg. Jest to istotne z punktu widzenia Pomiechówka. Jeżeli taki wariant byłby rozważany, wymagałoby to szerokich konsultacji w gminie Pomiechówek. Na dzisiaj szybka kolej nie wpływa w sposób znaczący na uwarunkowania w Pomiechówku. Bardziej dotyczy to sąsiadów z Nasielska, z Wieliszewa, z Nieporętu. Moje pytanie jest bardzo proste, czy ewentualnie jest przewidywane, iż kolej będzie poprowadzona z Warszawy przez Nowy Dwór Mazowiecki do Nasielska. Wtedy Pomiechówek po drodze musiałby się włączyć w konsultacje. Dziękuję bardzo za uwagę.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. Widzę jeszcze dwa głosy. Bardzo proszę.

**Zastępca burmistrza Nasielska Andrzej Kordulewski:**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, witam serdecznie. Kłania się Andrzej Kordulewski – zastępca burmistrza Nasielska.

Wypowiadam się tuż po naszych sąsiadach. Proszę państwa, od drugiej połowy XIX wieku przez Nasielsk przebiega linia kolejowa Warszawa – Gdańsk. Linia ta kilka lat temu została gruntownie zmodernizowana. Można powiedzieć, że mówimy o magistrali kolejowej. Linia ta przebiega właśnie przez Nasielsk, Pomiechówek, Nowy Dwór Mazowiecki, Legionowo, Modlin.

Szanowni państwo, rozpatrując, analizując trzy warianty, które przygotowała spółka Centralny Port Komunikacyjny, ustaliliśmy – jest to oficjalne stanowisko burmistrza Nasielska, jak również stanowisko rady miejskiej – że jesteśmy przeciwni budowie nowych linii kolejowych na terenie gminy Nasielsk. Jesteśmy za to gorącymi zwolennikami dalszej modernizacji linii Warszawa – Gdańsk, chociażby poprzez dobudowanie jeszcze jednego toru. Myślę, że wszyscy państwo, którzy podróżujecie na tejże trasie, macie bardzo pozytywne odczucia. Jedzie się wygodnie i szybko. Myślę, że pójście w tym kierunku naprawdę rozwiązałoby wszystkie problemy.

Na koniec powiem tylko tyle, że proces konsultacji na terenie gminy Nasielsk trwa cały czas. Obywatele Nasielska swoje wnioski i uwagi kierują bezpośrednio do spółki Centralny Port Komunikacyjny. Z tego, co do nas dociera, co dociera do władz samorządowych, już wiemy, że mamy do czynienia z pewnymi negatywnymi odczuciami mieszkańców Nasielska co do przebiegu proponowanych wariantów torów kolejowych. W każdym z wariantów, szanowni państwo, niestety, przewiduje się burzenie ludzkich siedzib, a to wywołuje naprawdę bardzo negatywne skutki społeczne na terenie samorządów. Wobec tego bardzo, bardzo prosimy, szanowni państwo, żebyście się pochylili nad tym, żeby zmodernizować istniejącą linię, ponieważ jest ona naprawdę bardzo potrzebna dokładnie w takim kształcie, w jakim znajduje się w tej chwili. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Mamy jeszcze dwa zgłoszenia z sali. Bardzo proszę. Tylko proszę maksymalnie dwie minuty, dobrze? Proszę bardzo.

**Wójt Gminy Baranów Waldemar Brzywczy:**

Dzień dobry. Waldemar Brzywczy. Wójt gminy Baranów.

Bardzo się cieszę, że projekt został pokazany, dlatego że wreszcie moja gmina nie jest odosobniona w walce z tym, co się dzieje, z wywłaszczeniami, które będą następować, z czym walczymy od trzech lat. Można powiedzieć, że dzisiaj cała Polska zobaczyła, że istnieją problemy wywłaszczeń, istnieją problemy infrastrukturalne.

Niepokoi mnie również fakt, że np. na linii kolejowej nr 85 zostało wskazanych tak wiele projektów. Tak duża liczba projektów nie dosyć, że skłóca mieszkańców sąsiednich wsi – chodzi mi o tereny pomiędzy Grodziskiem Mazowieckim a Błoniem – to skłóca również samorządowców. Każdy z samorządów chciałby odsunąć linię do sąsiada. Jak tutaj słyszymy, dotyczy to również Ożarowa. Nie wiem, czy jest to działanie celowe, mam nadzieję, że tak się nie dzieje.

Jako wójt gminy Baranów nie wypowiem się negatywnie odnośnie do linii kolejowych czy linii drogowych, dlatego że w mojej gminie nic nie jest narysowane. Nie mamy nawet wskazanego miejsca lotniska, o które mieszkańcy już tak długo wnoszą.

Bardzo ważną rzeczą jest też fakt, że od trzech lat gmina Baranów praktycznie nie funkcjonuje w zakresie inwestycji. W naszej gminie nic się nie dzieje. Jeżeli prace przy budowie kolei, przy projektach kolei, projektach dróg będę trwały tak samo długo u państwa samorządowców – moich kolegów – to tereny te przestaną być atrakcyjne dla inwestorów na pewien okres.

Kiedy pan minister mówi, że w momencie, kiedy to już powstanie, tylko że nie wiemy, co gdzie i jak, dlatego że linii jest bardzo dużo, ziemia odzyska swoją cenę, ma całkowitą rację, tylko że jest to długi okres, a każdy samorząd walczy o to, żeby tereny rozwijały się dzisiaj – teraz. Takie są też oczekiwania mieszkańców. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję. Bardzo krótko, proszę.

**Przewodniczący Stowarzyszenia „Dla Katowic” Arkadiusz Łagowski:**

Arkadiusz Łagowski. Gmina Brwinów. Stowarzyszenie „Dla Katowic”.

Chciałbym wypowiedzieć się bardzo krótko. Pan wójt jest z Baranowa, to bardzo blisko. Chciałbym powiedzieć krótko o linii kolei dużych prędkości z Warszawy do Baranowa i dalej, do Łodzi. Z tego, co zrozumiałem z wypowiedzi pana prezesa i pana ministra, jest tak, że budujemy w miejscu, gdzie musimy. Specjalnie nie wchodzimy w zabudowania miejskie, w zabudowania mieszkaniowe, jeżeli nie ma takiej potrzeby, omijamy zabudowania. Unikamy też łuków, robimy jak najmniej łuków, ponieważ ma to być szybka kolej. Wydaje mi się, że jest to bardzo racjonalne, trzeba się pod tym podpisać.

Jeżeli jednak wejdziemy na nowe projekty w gminie Brwinów, to okaże się, że jest zupełnie inaczej. Prosta linia igrekowa, która była, przechodziła, można powiedzieć, przez tereny bezludne po obrzeżach gminy Brwinów, gdzie nie było ani jednego budynku mieszkalnego do wyburzenia na przestrzeni kilkunastu kilometrów, co wydaje się wręcz niebywałe, jeżeli mówimy o aglomeracji. Nie było żadnego budynku do wyburzenia, a teraz mamy do wyburzenia pomiędzy pięćdziesiąt a sto budynków, ponieważ wchodzimy w pięć wsi, w środek pięciu wsi. Zamiast jednego łuku pojawiają się cztery łuki. Jest to bardzo ciekawe. Mamy jeden łuk w stronę wsi Domaniów, która ma 1 tys. mieszkańców, drugi łuk to odbicie od Moszny, trzeci łuk to wejście w Biskupice i czwarty łuk to odbicie od Biskupic. Mamy cztery łuki na przestrzeni kilkunastu kilometrów. Naprawdę tak jest, proszę zobaczyć.

Zastanawiamy się, czy ma to być kolej lokalna, gdzie co pięć kilometrów ma być przystanek. Byłby to chyba jedyny sens budowania tak krętej linii. Można powiedzieć, że jest to trochę roller coaster. Mieliśmy to wynegocjowane w studium. Nie było protestów. Linia była prosta. Był tylko jeden łuk. Nie było żadnych budynków mieszkalnych do wyburzenia. Stąd pytanie, co spowodowało, że plany zostały zmienione. Nie chodzi o połącznie owych miejscowości, dlatego że będzie tylko jedna stacja w Warszawie i druga w Baranowie. Tak naprawdę chodzi więc o to, żeby jak najprostszą, najkrótszą drogą bez wyburzeń połączyć Warszawę z Baranowem. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Miało być krótko, miało być prosto. Nie było. Pan Tadeusz Szymańczak. Bardzo proszę, ale bardzo proszę też krócej.

**Mieszkaniec Gminy Teresin Tadeusz Szymańczak:**

Panie przewodniczący, państwo parlamentarzyści, panie ministrze, szanowni państwo, z uporem czekam na wypowiedź. Będę się starał, panie przewodniczący, dotrzymać konwencji, którą mi pan zaproponował.

Pan minister Grabarczyk powiedział tutaj o konwencjach Unii Europejskiej. Ponieważ uznajemy, że jesteśmy członkiem Unii Europejskiej, wszystkie te rzeczy nie powinny naruszać owych konwencji, chociażby o dostępie do informacji. Pokazywanie, w jaki sposób prowadzimy tzw. konsultacje społeczne, łamie konwencje. Mamy europejską konwencję krajobrazową. Jest również naruszenie dyrektywy 49/EC z 2002 roku.

Proszę państwa, jest tzw. specustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Tutaj jeden komentarz. Została przyjęta w skandaliczny sposób – w ciągu jednej nocy. Kiedy wójt Baranowa przyjechał na konsultacje do Komisji Infrastruktury, nie wprowadzili go.

Panie ministrze, tak się odbywają konsultacje społeczne. W tej chwili mają one podobny charakter. Nie wspomnę już o wywłaszczaniu i nieruchomościach.

Chciałbym powiedzieć o tym, co generalnie słyszę na sali, co słyszę od mieszkańców, wśród których jestem, a jestem z obszaru planowanej rezerwacji pod CPL. Będę jednak mówił o kolejach dużych prędkości. Szanowni państwo, panie przewodniczący, de facto w każdym punkcie mógłbym zabrać głos, ponieważ szprychy schodzą się w trzech gminach. Jestem na konsultacjach, o co mnie proszono, w Bolimowie, w Nieborowie. Kiedy dochodzi to do gminy Wiskitki, kreski się urywają. Na sesji rady gminy w Wiskitkach wójt z radnymi pytają mnie: „panie pośle, jak opiniować, jeżeli nawet nie ma kresek?". Co do kresek, szanowni państwo, zmieńmy konstrukcję naszego działania, dlatego że uważamy, że naprawimy to, co jest złe. To nie my jesteśmy autorami kresek. Nie chcę powiedzieć, że rysowanie kresek i przeciąganie jest celowe, żebyśmy się pokłócili, to wtedy łatwiej będzie nami rządzić. W związku z tym uznaję, że jeżeli coś jest niewłaściwe, odsyłamy to do autora, żeby przedstawił nam właściwy wariant.

Teraz druga konstrukcja. Muszę to wyrazić. Panie przewodniczący, mam bardzo gorącą prośbę do pana ministra Horały, do pana prezesa spółki. Otóż trzeba usiąść i to tu, w parlamencie, trzeba wyrazić wątpliwość. Specustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, specustawy kolejowe i drogowe są popsute. W związku z tym, co mówi pan publicznie, że trzeba to poprawić, chciałbym powiedzieć, że strona społeczna przekazała stronie rządowej nowelizację jako gotowca, tylko że zrobiliśmy to my, jako strona społeczna, a pan był zaproszony na posiedzenie otwartej sesji rady gminy dotyczącej Centralnego Portu Komunikacyjnego. Niestety, żaden z panów nie przyjechał. Został tylko odczytany list.

Druga bardzo ważna sprawa. Inwestycja ta nie jest w planach zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego. Pewnie państwo o tym wiecie. Wiem, że jest to priorytet, że jest nacisk na inwestycje centralne, ale to nasze działania spowodowały, że debata na forum sejmiku mazowieckiego osiągnęła właściwe miejsce.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o opinię społeczną, mówi pan, panie ministrze, za co bierze pan odpowiedzialność, że jest około 10 tys. protestów. Chciałbym powiedzieć, że tylko w gminie Żabia Wola zebrali już około 5 tys. Jak mówił przedstawiciel Wieliszewa, także w miejscach, w których byłem, są tysiące protestów. W telewizji pewnie usłyszę, że nie ma dużego oporu społecznego. W związku z tym powinienem uważać, że wszystko jest w porządku.

Panie przewodniczący, szanowni parlamentarzyści, po to, żeby lotnisko funkcjonowało, musi być doprowadzona energia elektryczna, i to z dwóch stron. Mieliśmy protesty w sprawie 400 kV. Zostało to wygłuszone na skutek protestów mieszkańców, zdecydowanych protestów mieszkańców, ale ten temat wróci.

Chciałbym mieć możliwość, żeby mówić również o CPL, bo tutaj jest cała masa informacji o sposobie wywłaszczania. Nie życzę nikomu, choć pewnie będzie to w celu publicznym, jeżeli komuś trafią się tory. Panie ministrze, z dużą odpowiedzialnością mówię, żeby to nie było to w myśl zasady, że będziemy od 100% odejmować amortyzację, różne inne rzeczy, a ludzi nie będzie stać – bo takie mam takie głosy – na spłacenie kredytu. Ktoś nie będzie miał nieruchomości, będzie miał dwójkę dzieci na utrzymaniu i część kredytu do spłacenia. Szanowni państwo, państwo polskie nie może zachowywać się w ten sposób wobec obywatela.

Mówi pan o tym, że będzie pan wykupował grunty. Nie ma lokalizacji. Zwracam się do samorządowców. Kiedy pójdę do was lub do starosty o wydanie warunków zabudowy i lokalizacji, to zapytacie mnie w którym miejscu. Oczywiście powiem, że jeszcze nie wiem, ale proszę mi wydać pozwolenie na budowę. Czy to nie jest, że tak powiem, troszeczkę ironia? Mało tego, wiemy, w jaki sposób ma to być…

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Panie Tadeuszu…

**Mieszkaniec Gminy Teresin Tadeusz Szymańczak:**

Kończę. Panie przewodniczący, szanując pana, bo parlamentarzysta może w każdej chwili... Chciałbym powiedzieć tak. Powiedziałem o specustawach, które stanowią rażące

naruszenie prawa wobec własnych obywateli. Jeżeli zrobimy to w dobrowolnym celu i wykupie, będzie to bardziej właściwe i bardziej adekwatne, a mieszkańcy na tych trasach i na CPL będą mniej poturbowani, będą przechodzić mniejsze turbulencje. Panie przewodniczący, deklaruję, że włączę się w proces nowelizacji tego, co zapowiada pan minister. Dziękuję za uwagę.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. Jest to tym bardziej cenne, że pan Tadeusz był posłem na Sejm I kadencji. Bardzo dziękuję za wsparcie. Teraz oddaję głos panu posłowi obecnej kadencji. Pan Jan Grabiec. Proszę bardzo.

**Poseł Jan Grabiec (KO) – spoza składu podkomisji:**

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, pan minister nie musi nas przekonywać do tego, że kolej, infrastruktura kolejowa jest potrzebna.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Musiałem pana posła Sośnierza.

**Poseł Jan Grabiec (KO) – spoza składu podkomisji:**

Wiem, zauważyłem owe wątpliwości. Powinien nas pan przekonać, panie ministrze, do tego, że opracowanie, które zostało przedłożone jest profesjonalne i jest odpowiedzialne. Niestety, ani treść opracowania, studium, ani dzisiejsze posiedzenie podkomisji nie przekonują nas o tym. Z bliska znam rozwiązania dotyczące Mazowsza, przebiegu nowo wyznaczanych tras kolejowych. Jak rozumiem, każdy planujący ogromne przedsięwzięcie, duże przedsięwzięcie inwestycyjne, ma pewien cel, szacuje koszty związane z jego osiągnięciem i wybiera wariant, który jest wariantem optymalnym.

Niestety, żadne z rozwiązań przedstawionych w opracowaniu, w studium na terenie Mazowsza, w szczególności powiatów legionowskiego i nowodworskiego, nie spełnia owych założeń. Żadne z rozwiązań nie jest do przyjęcia ani dla samorządów, ani dla mieszkańców. Opracowanie, które jest bezalternatywne, które zawiera rozwiązania, które przynoszą same straty, nie jest rozwiązaniem profesjonalnym. Albo przebiega przez osiedla bloków, domów jednorodzinnych, albo przebiega przez takie inwestycje jak Centrum Szkolenia Policji. Nie chcę mówić o szczegółach. W ostatnich latach zostały tam zainwestowane dziesiątki milionów w bardzo profesjonalny sprzęt. Albo przebiega przez tereny zamieszkałe i do tego tereny cenne przyrodniczo bądź bardzo trudne ze względu na otoczenie, czyli tereny zalewowe, torfowiska, gdzie trzeba budować wielokilometrowe nasypy o wysokości kilku czy kilkunastu metrów, estakady. Musi to kosztować miliardy. Na pierwszy rzut oka widać, że musi to kosztować miliardy. Tymczasem są rozwiązania prostsze, o których mówią planiści, są rozwiązania, które były analizowane od kilkunastu lat, które zamiast pięciu czy sześciu dają trzy minuty zysku, a które kosztowałyby może sto kilkadziesiąt milionów, może dwieście milionów, ale po prostu, byłyby prostsze.

Nieodpowiedzialne jest to, że mamy tego rodzaju opracowanie, nieprzygotowane pod względem profesjonalnym, nieuzgodnione przez autora opracowania z samorządami, których ono dotyczy, a przecież samorządy mają planistów, znają uwarunkowania lokalne, mogą przekazać dane dotyczące chociażby kosztów społecznych danych rozwiązań.

Nie widać pierwszego etapu, rozmowy z partnerami, a przecież administracja samorządowa jest częścią administracji publicznej, administracji państwowej. Tymczasem samorządy zostały potraktowane jak obce ciało. Dopiero dzisiaj publicznie pokazany projekt jest przedmiotem konsultacji. Źle się stało, dlatego że widać w tym brak odpowiedzialności.

Analizując mapy, widząc stan budżetu państwa oraz plany inwestycyjne, dobrze wiem, że owe projekty nie zostaną zrealizowane. Żaden z wariantów nie ma szans na realizację. Z drugiej strony najbardziej obawiam się tego, że przez kilka najbliższych lat nad kilkoma tysiącami mieszkańców będzie wisiał miecz, który może na nich spaść, który sprawi, że nie będą mogli spokojnie spać, nie będą wiedzieli, co się stanie z nich domami, z ich nieruchomościami, z ich sklepikami, przedsięwzięciami, które prowadzą, co się stanie w ich najbliższym otoczeniu. Jest to nieodpowiedzialne. Trzeba bardzo szybko

to przeciąć, rzeczywiście zatrudnić ekspertów i profesjonalistów po to, żeby dokonać wyboru, być może wariantowego, ale wariantów, które w ogóle niosą jakąś alternatywę.

Dlatego wsłuchując się w protesty tysięcy ludzi na terenie dwóch powiatów – przecież słyszałem dzisiaj także wypowiedzi kilkunastu przedstawicieli samorządów z innych regionów kraju – bardzo proszę o to, żeby szybko zamknąć ów etap, przygotować zupełnie nowe i profesjonalne opracowanie. Jeżeli chodzi o to opracowanie, bylibyśmy wdzięczni za informację, kto jest autorem tego opracowania, jakie są koszty tego opracowania i dlaczego pominięto opinię samorządów w trakcie prac planistycznych. Myślę, że dla członków podkomisji i dla parlamentarzystów są to ważne informacje. Jeżeli można, panie ministrze, bardzo prosimy o informację na piśmie.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. Oddaję już głos panu ministrowi. Proszę bardzo.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Szanowni państwo, padło bardzo wiele szczegółowych kwestii, więc mogę coś uronić, ale postaram się chociaż z grubsza odnieść. Generalnie dużo słów padło na temat przebiegu w rejonie Legionowa. Skrót na głównej linii magistrali kolejowej, który proponujemy w różnych wariantach, to generalnie coś, co w dyskusji specjalistów do spraw kolejnictwa było już od dawna, dużo dłużej niż Centralny Port Komunikacyjny. Jest to miejsce, gdzie można stosunkowo dużo uzyskać. Stosunkowo niewielką, stosunkowo krótką inwestycją można znacząco skrócić czas przejazdu. Mamy tutaj teren, który z jednej strony jest ograniczony Zalewem Zegrzyńskim, a z drugiej strony jest ograniczony Wisłą. Jest jak jest. Oczywiście można mieć zarzuty do tego czy innego wariantu czy nawet do wszystkich, nie widzę natomiast tu jakiegoś oczywistego miejsca, które przeoczyliśmy, pominęliśmy, gdzie bez wspomnianych konfliktów można by tę drogę, tę linię wytrasować i przeprowadzić.

Z drugiej strony, jeżeli na tak krótkim odcinku zyskamy np. dziesięć minut, to z perspektywy całych Mazur, dla których po skomunikowaniu chcemy uzyskać godzinowe zyski, nie możemy pomijać miejsc, gdzie stosunkowo krótką i niewielką inwestycją można uzyskać znaczące przyspieszenie.

Jeżeli mówimy o Nowym Dworze Mazowieckim, jak mówiłem, nie jest tak, żeby miasto czy miejscowość, która akurat się nie znajduje... Dalibóg nie sposób, żeby wszystkie miejscowości się znalazły. Jest to niezwykle miłe, dlatego że większość zarzutów odnosi się do tego, że gdzieś coś chcemy zbudować. Jeżeli jest w odwrotną stronę, że nie chcemy, że jeszcze gdzieś należałoby pociągnąć linię, zawsze jest to odświeżające. Jak mówię, będzie to infrastruktura zintegrowana. Jak najbardziej, Nowy Dwór Mazowiecki nie będzie odcięty od połączeń. Pewnie wszystkimi pociągami, poza koleją dużych prędkości, dlatego że akurat tamtędy szprycha nie przejdzie, ale z jedną przesiadką bardzo blisko, na krótkim dystansie będzie mógł się skomunikować.

Jeżeli chodzi o pytania dotyczące okolic Baranowa oraz o to, o czym mówił pan wójt, sam obszar lotniska i centralnego węzła jest w innym procesie planistycznym. Będzie on projektowany razem z lotniskiem. Stąd nie ma przebiegów kolejowych dla studium, dlatego że będzie to razem z master planem lotniska w bezpośredniej bliskości lotniska. Jest to po prostu inny dokument. Wydaje mi się, że jest to zupełnie inny zakres, inna głębokość opracowania, inna skala problemów. Generalnie to dobrze, że mamy to na boku. Będziemy to rozstrzygać, będziemy o tym decydować w innym procesie z mieszkańcami kilku gmin, w tym z gminy Baranów. Nie wrzucamy tego, przepraszam za kolokwializm, do wielkiego worka wszystkich kolei w całej Polsce.

Jeżeli mówimy o lokalizacji, to nie jest do końca tak, że nie wiemy. Nie wiemy, gdzie dokładnie będzie pas, gdzie będzie terminal, dlatego że – będę to powtarzał do znudzenia – do czasu uzyskania decyzji środowiskowej są warianty. Najpierw będzie master plan lotniska, model finansowania, itd. Do tego będą podpięte poszczególne procesy inwestycyjne, w ramach których decyzjami środowiskowymi będą rozstrzygane dokładne lokalizacje.

Pojawiła się kwestia wykupu. Właśnie taka jest nasza intencja, ale wymaga to zmiany prawa. Nie jestem w stanie tu czegoś obiecać, ponieważ jest to decyzja Wysokiej Izby,

czy i w jakim kształcie przyjmuje ustawy. Mogę przedstawić projekt ustawy, który otworzyłby możliwość wcześniejszych dobrowolnych negocjacji i dobrowolnych, podkreślam to, wykupów. Kiedy ktoś nie będzie się na to godził, zawsze pozostaje ta sama ścieżka, która jest przewidziana w obecnie obowiązującym prawie. Jest jednak możliwość, żeby była jakaś dodatkowa ścieżka, bardziej korzystna dla mieszkańców. Na pewno w żadnym przypadku nie będzie gorzej niż przy innych dużych inwestycjach.

Po pierwsze, pozwoliłem sobie szybko sprawdzić biogram pana posła Grabca, który, przynajmniej tak tutaj jest napisane, jest absolwentem filozofii. Jest to szlachetny kierunek. Na przykład ja jestem absolwentem prawa i politologii, ale z takim wykształceniem nie ośmieliłbym się zarzucać inżynierom, architektom, specjalistom ochrony środowiska, że nie są...

**Poseł Jan Grabiec (KO) – spoza składu podkomisji:**

Panie ministrze, mam za sobą kilkanaście lat pracy w samorządzie w powiecie legionowskim. Panie ministrze, źle pan trafił.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

... profesjonalistami w tym, czym zajmują się całe życie zawodowe, czyli w projektowaniu wstępnych przebiegów linii kolejowych.

**Poseł Jan Grabiec (KO) – spoza składu podkomisji:**

Panie ministrze, jest to personalny atak.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Panie ministrze, do rzeczy. Dobrze?

**Poseł Jan Grabiec (KO) – spoza składu podkomisji:**

Proszę zwrócić uwagę, że znam powiat od kilkunastu lat. Dlatego wiem, że ktoś, kto narysował kreski na mapie, w życiu tam nie był, w życiu nie widział, co rysuje.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Przepraszam bardzo, ale...

**Poseł Jan Grabiec (KO) – spoza składu podkomisji:**

Stawiam taką tezę bardzo mocno, możemy się o to założyć.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

... to pan poseł rozpoczął tutaj dyskusję o tym, kto ma jakie wykształcenie i czy jest ekspertem. Pozwoliłem sobie ustosunkować się do postawionych tez.

**Poseł Mirosław Suchoń (KO):**

Panie ministrze, naprawdę ad rem.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Kontynuuję swoją wypowiedź. Była wypowiedź, w cudzysłowie, o pominięciu samorządów, czyli jak rozumiem o tym, że najpierw w jakiejś formule niejawnej, nieoficjalnej, niepublicznej powinniśmy spotykać się z urzędnikami poszczególnych samorządów i tam w zaciszu pokoju wypracowywać jakieś rozwiązania, uzgadniać jakieś rozwiązania, które dopiero potem pokażemy publicznie, pokażemy ludziom. Przyznaję, że przyjęliśmy inną filozofię, tzn. taką, w której dla nas każdy obywatel jest tak samo ważny jak urzędnik samorządowy. Od razu publicznie pokazujemy cały dokument. Również od samorządów... Absolutnie nie jest tak, żeby samorządy nie mogły, a wręcz przeciwnie, zachęcamy i jesteśmy bardzo wdzięczni, kiedy samorządy zapoznają się, podejmują uchwały. Jedne są mocno przeciw, drugie są za, trzecie zgłaszają merytoryczne uwagi. To znakomicie. Jest to także forma i metoda konsultacji z samorządami, jeszcze raz podkreślam, że przedwstępna, dodatkowa.

Wiele inwestycji, zwłaszcza mniejszych, w ogóle nie ma tego etapu. Cały proces konsultacji zaczyna się na późniejszym etapie przygotowania inwestycji. Ten etap dla poszczególnych procesów inwestycyjnych jeszcze nadejdzie. Będą spotkania, będą rozmowy. Natomiast ideą strategicznego studium – zostało ono pokazane po to, żeby przyspieszyć proces inwestycyjny – jest to, żeby jeszcze wcześniej wyłapać wszystkie problemy, żeby

wtedy, kiedy będzie się projektować dokładnych przebieg w procesie inwestycyjnym, już uwzględniał i rozwiązywał najważniejsze problemy, żeby dyskusja odbywała się teraz, w najbliższych tygodniach, a nie za rok, za dwa lata, wydłużając proces inwestycyjny.

Faktycznie realizacja programu oznacza, że budujemy. Mówię to także odnośnie do głosów, że mieszkańcy są w zawieszeniu, czekają. Można powiedzieć, że harmonogram jest rekordowy. Na pewno jest znacząco szybszy niż w przypadku jakichkolwiek innych dużych inwestycji infrastrukturalnych w Polsce w ostatnich latach. Stąd również potrzeba nieco innego podejścia. Jeżeli jest głos, że zależy na tym, żeby było jeszcze szybciej, żeby szybciej decydować, szybciej wybierać, szybciej budować, przychylam się do tego. Dołożymy wszelkich starań, ale oczywiście wszystko musi się odbywać w zgodzie z prawem, z uwarunkowaniami. Tego nie obejdziemy.

Może pan prezes albo ktoś ze spółki będzie łaskaw powiedzieć dwa słowa o tym, kto projektował, jakie są zasoby kompetencyjne w tym zakresie?

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Ustosunkowując się najpierw do przebiegu przez Legionowo, chciałbym jeszcze raz potwierdzić, że pochylimy się nad wszelkimi wnioskami, które pomogą realizować cele koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Pracował zespół. Nie zleciliśmy tego na zewnątrz. Były to prace prowadzone w zespole, w skład którego wchodzili inżynierowie specjalizujący się w trasowaniach, specjaliści w zakresie mostowym, specjaliści w zakresie drogowym, specjaliści z zakresu środowiska i specjaliści w zakresie prognoz ruchu, ponieważ to także jest istotny element. Łącznie w codziennej pracy nad trasowaniami brało udział dwanaście osób przez łącznie sześć miesięcy, pozostając w stałym kontakcie z innymi urzędami państwowymi, wszystkimi innymi instytucjami dysponującymi zasobami kartograficznymi – zasobami, które mogą być wykorzystywane w naszym procesie. Mówimy o danych kartograficznych, danych środowiskowych, danych w zakresie ochrony zabytków, danych geologicznych, itd. Z przyjemnością jesteśmy w stanie poddać ocenie eksperckiej tego rodzaju prace. Jesteśmy gotowi w transparentny sposób poddać je debatom eksperckim, debatom branżowym. Jesteśmy w stanie wytłumaczyć się z każdej podjętej decyzji.

Jednakowoż apelujemy o uwzględnienie parametrów systemu. Parametry systemu to, jak powiedziałem wcześniej, po pierwsze, włączanie jak największej liczby osób w system kolejowy, po drugie, nowe trasy budowane w standardach na 250 km/h, co powoduje określone łuki, określone ograniczenia brzegowe, od których startujemy. W tym zakresie, zwłaszcza jeżeli chodzi o okolice Warszawy, nie ma przestrzeni, która nie ingerowałaby w zabudowę, co po prostu wynika, podkreślę to jeszcze raz, z przypadkowych procesów urbanizacyjnych, które towarzyszyły rozrastaniu się naszego miasta. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł? Proszę bardzo.

**Poseł Jan Grabiec (KO) – spoza składu podkomisji:**

Jednak dziękuję. Spuszczę zasłonę milczenia.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Mam tylko prośbę do pana ministra, żeby następnym razem nie używał argumentów ad personam, nie używał argumentów dotyczących wykształcenia, dlatego że jak mielibyśmy patrzeć... Albo też ugryzę się już w język. Proszę pana na przyszłość, żeby pan tego nie robił.

Dobrze, kończymy temat. Pani, w jakiej sprawie? Mamy jeszcze województwo świętokrzyskie.

**Członek Stowarzyszenia „Nasza Gmina Wieliszew” Katarzyna Witkowska:**

Czy mogłabym zabrać głos nawet nie przez minutę?

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

W jakiej sprawie?

**Członek Stowarzyszenia „Nasza Gmina Wieliszew” Katarzyna Witkowska:**

Mazowsza.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo proszę, ale minuta.

**Członek Stowarzyszenia „Nasza Gmina Wieliszew" Katarzyna Witkowska:**

Katarzyna Witkowska. „Nasza Gmina Wieliszew". Przedstawicielka mieszkańców.

Przede wszystkim chciałabym pochwalić koncepcję konsultacji społecznych, ale nie w tej formie, która jest tutaj wprowadzona. W takim razie chciałabym też od razu zapytać, dlaczego w ogóle nie konsultowano założeń dotyczących Centralnego Portu Komunikacyjnego w taki sposób, w jaki teraz konsultuje się szybkie koleje. Jest to pierwsze pytanie.

Drugie pytanie bezpośrednio odnosi się do założeń dotyczących konsultacji. Pan minister bez przerwy mówi o tym, że rozmawiano z samorządami na pewnym poziomie. Owszem, ale tutaj nawet nie o rozmowę chodzi. Wszystkie samorządy – była już o tym mowa – które miały przygotowane założenia planistyczne co do swojego rozwoju, mogły w bardzo łatwy sposób udostępnić owe dokumenty. Nie wiem, dlaczego z tego nie skorzystano. Jest to podstawowa wiedza. Jest to podstawowa wiedza dotycząca tego, jak należy planować rozwój naszego kraju, co się dzieje na poziomie samorządów. Jest to moja pierwsza bardzo poważna uwaga do koncepcji, którą państwo przygotowaliście.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję.

**Członek Stowarzyszenia „Nasza Gmina Wieliszew" Katarzyna Witkowska:**

Absolutnie nie podważam profesjonalizmu ze strony tych wszystkich, którzy pracowali nad planami. Podważam założenia, które tkwiły u podstaw właśnie takiego projektowania. Podkreślam to bardzo mocno. Jako mieszkanka, która może doświadczyć skrócenia trasy o, nie wiem, pięć czy dziesięć minut – nawet nie o to chodzi – zgadzam się, że z punktu widzenia projektowania torów kolejowych jest to bardzo dobra koncepcja, ale czy tak jest z punktu widzenia obywateli Polski, którzy myślą o rozwoju swoich małych ojczyzn w sposób zrównoważony. Właściwie jest to trzeci – ostatni – problem. Proszę państwa, to świetnie, że mamy plany rozwoju, ale naprawdę na każdym poziomie musimy zwracać uwagę na to, żeby był to rozwój zrównoważony. W miejscowościach, o których mówimy, że zostaną tym dotknięte, są potrzeby innego rodzaju. Jest to szybka kolej miejska. Świetnie by było, gdyby brano to pod uwagę.

Dlaczego w planach – była już o tym mowa – nie ma chociażby tych lotnisk, które już istnieją? Inne lotniska też trzeba komunikować. Dlaczego Centralny Port Komunikacyjny w swojej wizji nie uwzględnia tego, że są inne lotniska? Z jednej strony państwo mówicie, że zależy wam na tym, żeby jak najwięcej włączać, a z drugiej strony patrzymy na mapę i widzimy mnóstwo wykluczeń. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo pani dziękuję. Myślę, że pan minister przy okazji odpowiedzi na kolejne pytania ustosunkuje się też do pani pytań. Teraz płynnie przejdziemy do województwa świętokrzyskiego. Widzę panią poseł Okła-Drewnowicz. Widzę także samorządowców. Bardzo proszę. Kto z państwa pierwszy? Pani poseł? Proszę tylko o przedstawienie się. Bardzo proszę.

**Radny Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego Jan Maćkowiak:**

Dziękuję bardzo. Nazywam się Jan Maćkowiak. Jestem radnym Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego. W poprzedniej kadencji byłem wicemarszałkiem. Miałem przyjemność pracować w grupie wysokiego szczebla do spraw kolejowych. Stąd te tematy nie są mi obce.

Pamiętam, jak zabiegaliśmy o szprychę nr 7. Tak dzisiaj nazywa się ten szlak wytyczony z Małopolski, przez Kielce i dalej, do linii kolejowej nr 25 w kierunku do Opoczna i do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Chciałbym podziękować. Jest to dobry projekt, jest to dobre rozwiązanie. Kielce są oddalone od Warszawy o sto osiemdziesiąt kilometrów. Dzisiaj Kielczanin musi jechać do Warszawy prawie trzy godziny.

Problem jest inny. Województwo świętokrzyskie stoi na tradycjach i potencjale staropolskiego Centralnego Okręgu Przemysłowego. Chciałbym mówić o interesie mieszkań-

ców miast północy województwa, północno-wschodniej części województwa. Przejdę tutaj do szprychy nr 6. Faktycznie z Podkarpacia od Stalowej Woli wchodzi, wbiega szprycha nr 6. Przebiega przez Sandomierz prawie do Ostrowca Świętokrzyskiego pomijając Starachowice, Skarżysko Kamienną. Na wysokości Ostrowca Świętokrzyskiego odbija w kierunku północnym i biegnie przez Radom, dalej do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Nie będę wymieniał miast na terenie Mazowsza, ponieważ z punktu widzenia mieszkańców województwa świętokrzyskiego są one nieistotne.

Samorządowcy, prezydenci miast Ostrowca Świętokrzyskiego, Starachowic i Skarżyska Kamiennej wypracowali stanowisko, które oprotestowuje taką decyzję, w której pomija się mieszkańców i całe obszary przemysłowe Starachowic i Skarżyska Kamiennej w dostępie do Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Pamiętam, jak w poprzedniej kadencji samorządu województwa współpracowaliśmy z marszałkiem Ortylem z Podkarpacia i marszałkiem łódzkim, żeby szybka lina kolejowa do Centralnego Portu Komunikacyjnego miała przebieg z Podkarpacia przez miasta, o których mówię, czyli Sandomierz, Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice, Skarżysko Kamienną, Końskie i dalej, przez Opoczno do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wydaje się to najbardziej logiczne geometrycznie, geograficznie. Jest w tym także interes mieszkańców i interes przedsiębiorców, którzy funkcjonują, żyją i pracują na terenie północnej części województwa.

Obawiam się, że jeżeli chodzi o narysowanie linii z odbiciem na północ do Radomia, być może jest tak jakiś interes mieszkańców województwa mazowieckiego. Jeżeli jest on istotny i ważny, chociaż w tej chwili nie umiem go przeanalizować, chciałbym zaproponować – widzę, że takie rozwiązania są proponowane na mapie Polski w innych częściach kraju – swoistego rodzaju „igrek" w okolicach Ostrowca Świętokrzyskiego. Jeżeli szprycha nr 6 musi biec do Radomia i na północ, niech biegnie, ale jej odnoga wschodnia, jakby początek „igreka" niech biegnie przez Starachowice, Skarżysko Kamienną do szprychy nr 6. Brakuje tam około osiemdziesięciu kilometrów linii kolejowej. Mówię o przebiegu linii kolejowej nr 25. Będzie to lepsze dla Podkarpacia, Sandomierza, Ostrowca Świętokrzyskiego, Starachowic, Skarżyska Kamiennej i całego województwa. Poza aspektem dojazdu do Centralnego Portu Komunikacyjnego istnieją jeszcze wzajemne relacje gospodarcze, transportowe i inne pomiędzy miastami województwa. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Czy w sprawie województwa świętokrzyskiego ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Może pani poseł w tej chwili? Pan minister odniesie się do całości.

**Poseł Marzena Okła-Drewnowicz (KO) – spoza składu podkomisji:**

Dobrze. Bardzo dziękuję. Pan Jan Maćkowiak reprezentując nasze województwo tak naprawdę przedstawił diagnozę, uzasadnienie i propozycję rozwiązania, pod którą podpisują się wszyscy włodarze miast na północy naszego województwa, czyli Ostrowca Świętokrzyskiego, Starachowic i Skarżyska Kamiennej. To, co się dzieje w naszym województwie, to, jak przebiegają szprychy, jest przedziwne. Z jednej strony nie ma ich tam, gdzie są oczekiwane, są natomiast tam, gdzie mieszkańcy w ogóle nie wyobrażają sobie, aby przebiegały przez ich tereny.

Mieszkańcy Starachowic i Skarżyska Kamiennej, dwóch spośród trzech miast prezydenckich na północy województwa, chcą szprych. Zresztą samo Skarżysko Kamienna to miasto o ogromnych tradycjach kolejowych, nazywane miastem kolejarzy nad Kamienną. Natomiast w Starachowicach jest specjalna strefa ekonomiczna. Z tych miast nie jest przewidziana bezpośrednia szprycha, jak pierwotnie mówiliśmy na połączenia kolejowe, do Centralnego Portu Komunikacyjnego, za to jest przewidziane połączenie, trasa kolejowa nr 89 w ciągu nr 7, która biegnie przez Miedzianą Górę, tyle że biegnie przez stok narciarski. Mieszkańcy są naprawdę mocno zaniepokojeni i zbulwersowani. Mówią, że budowa torów w ogóle jest kuriozalna. Stok narciarski mieści się w linii, jest tam właśnie zaplanowany ciąg. Będzie musiał przebiegać przez Górę Grodową, która ma 390 m wysokości, jak też przez Górę Bukową, co oczywiście byłoby bardzo kosztowne, gdyż trzeba by było zrobić wyrównanie terenu, wybudować gigantyczne nasypy, tunele. Gmina zostanie zrujnowana.

Panie ministrze, na temat całej sytuacji, oprócz Miedzianej Góry, dlatego że o Miedzianej Górze dowiedzieliśmy się dopiero teraz, pisałam w swojej interpelacji w maju 2019 roku. Otrzymałam odpowiedź, że Skarżysko Kamienna będzie połączona z Centralnym Portem Komunikacyjnym linią nr 25, która będzie przebiegała od Skarżyska Kamiennej do Końskich. Jakby pan popatrzył na mapę, wygląda to tak, że tą linią można połączyć również Starachowice i Ostrowiec Świętokrzyski. Tak naprawdę cała linia może stanowić ciąg kolejowy i łączyć nas z Centralnym Portem Komunikacyjnym. W ogóle nie wiemy, dlaczego państwo nie chcecie tego zrobić.

Rozumiem, jestem posłanką opozycji. Być może jest to jakaś przeszkoda. Argumenty merytoryczne, nawet jeżeli byłyby bardzo dobre i bardzo trafne, mogą do państwa nie przemawiać. Proszę mi jednak wierzyć, zresztą mam na to dowody, które zostały opublikowane na stronie publicznego radia – Radia Kielce – w dniu 10 września 2019 roku, kiedy to posłowie Prawa i Sprawiedliwości oraz członek zarządu ze Zjednoczonej Prawicy, stanowiący większość w województwie świętokrzyskim, mówili to, o czym dzisiaj mówię i o co pana dzisiaj proszę. Na przykład, była wojewoda, obecna pani poseł Prawa i Sprawiedliwości mówiła o tym, że podczas pierwszego spotkania pojawiły się sugestie ze strony uczestników dotyczące uwzględnienia miast, których w pierwotnym kształcie przebiegu szybkich linii nie ma. Przepraszam bardzo, musiałam znaleźć ów fragment. Przepraszam, zginął mi, zaraz odnajdę, gdyż myślę, że jest to... Gdzieś mi uciekł. Bynajmniej posłowie proszą o to, żeby były takie ciągi, które będą przebiegały przez północną część województwa, Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice i Skarżysko Kamienną. Jest to nasza wspólna prośba.

Teraz mam do pana bardzo konkretne pytanie. Prezydenci wszystkich trzech miast podpisali się pod apelem, żeby szprycha, połączenie kolejowe przebiegało przez trzy miasta. Czy dzisiaj w ramach konsultacji społecznych trwających, jak rozumiem, do 10 marca – jak rozumiem, sam apel jest niewystarczający – powinni jeszcze dodatkowo na specjalnym formularzu, który jest na stronie, zamieścić swoje uwagi i propozycje? Czy apel wystarczy czy też muszą zgłosić uwagi w formie elektronicznej? Jest to dla mnie bardzo ważne, ponieważ będę musiała przekazać ową informację dalej.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję, pani poseł. Mamy dwa zgłoszenia. Bardzo proszę, pan się zgłaszał. Na koniec poproszę pana posła, pana ministra Cezarego Grabarczyka, żeby wypowiedział się jeszcze w kontekście Wielkopolski, ponieważ nikogo nie ma, ale jest jedno zapytanie. Wtedy pan minister odniesie się do wszystkich zapytań. Bardzo proszę.

**Wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Lotniczej i Technik Kosmicznych Naczelnej Organizacji Technicznej, Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP Grzegorz Brychczyński:**

Grzegorz Brychczyński. Naczelna Organizacja Techniczna. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, a precyzyjnie wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Lotniczej i Technik Kosmicznych.

Na dzisiejszym spotkaniu nie chcę mówić o komponencie lotniskowym, ponieważ pewnie w tej chwili to nie jest ten czas. Rozmawiałem z panem przewodniczącym, że będzie jeszcze okazja porozmawiać na ten temat.

Szanowni państwo, jako inżynier, który przez wiele lat projektował, budował i nadzorował obiekty przemysłowe mam takie samo zdanie jak pan poseł Tomaszewski. Każda inwestycja w infrastrukturę doprowadza do tego, że poziom bogactwa krajowego wzrasta. Koniec, kropka.

Mam tylko pytanie. Ze strony rządowej – przepraszam, że mówię en bloc – padają stwierdzenia, które słyszałem trzy lata temu, że Centralny Port Komunikacyjny wraz z otoczeniem ruszy w 2027 roku. Jako inżynier po prostu w to nie wierzę, dlatego że jest to proces inwestycyjny.

Po drugie, na ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury pan minister Horała był uprzejmy powiedzieć słowa, że mamy problem z projektem Centralnego Portu Komunikacyjnego i problem ten nazywa się problemem komunikacji. Panie ministrze, powiedział pan, że chce pan tutaj coś uronić. Otóż można uronić łzę i palcem sobie ją wycierać,

ale wyraźnie było tu widać, że mamy problem komunikacji. Padały pytania, czy państwo jako w tej chwili już spółka Centralny Port Komunikacyjny, a przedtem jako zespół doradczy przy Ministrze Infrastruktury, który budował ustawę o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, znają standardy FIDIC. Wydaje mi się, że nie. Inżynierskie standardy FIDIC mówią o projekcie inwestycyjnym. Jest projekt przygotowania inwestycji, są standardy projektowania i są standardy wykonawcze.

Dzisiaj usłyszeliśmy, że państwo mieli wiedzę. To świetnie, tylko skąd owa wiedza pochodzi? Zapytał o to pan poseł Grabiec. Państwa wiedza została przekuta, jak powiedział pan minister Horała na ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury, w prewstępne studium lokalizacyjne. Mamy też problem z nazewnictwem, albo coś jest pre, albo coś jest wstępne. Z inżynierskiego punktu widzenia w ogóle tego nie rozumiem, ale może nie muszę.

Teraz mówimy o studium lokalizacyjnym. Co powinno zawierać studium lokalizacyjne? To także jest określone w standardach FIDIC. Nie chcę długo mówić na ten temat, ale na zakończenie chciałbym podzielić się wątpliwościami. Ogłosiliście państwo konsultacje w sprawie studium lokalizacyjnego. Odniesiemy się do tego jako Naczelna Organizacja Techniczna, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, zresztą już to wysłaliśmy. Chcemy zgłosić swoje uwagi, niemniej, proszę państwa, studium lokalizacyjne odnoszące się przynajmniej do części lotniskowej – nie chcę mówić o kolejowej, ale podejrzewam, że jest to dokładnie taka sama sytuacja – jest bardzo powierzchowne, ogólnikowe i nie pozwala na merytoryczną ocenę zasadności rozpatrywania przedstawionych ofert.

Następne pytanie. Proszę państwa, padały tutaj już takie stwierdzenia, organy samorządowe są częścią naszej ojczyzny. Przecież to w organach samorządowych powstają plany zagospodarowania, które nawet wyprzedzają ustawę o Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Czy nie można było porozumieć się z jakimś planem, jak to ma wyglądać, dlatego że na dzisiaj wygląda to dla mnie tak, że jest ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, tylko że wydawało się, iż podmiotem ustawy miał być port lotniczy, a dzisiaj jest on przedmiotem, a podmiotem stają się części drogowe, kolejowe, itd?

Co się dzieje z zapowiadanymi ówcześnie przez pana ministra Wilda, dzisiaj przez pana prezesa Wilda komitetami sterującymi dla każdego komponentu? Czy nie można tam skumulować pewnej wiedzy, żeby dopiero potem przedstawić ją szerzej, żebyśmy nie spotykali się ze stwierdzeniem: „no tak, mamy problem komunikacyjny.”? Dzisiaj wyraźnie widać tu brak komunikacji.

Na zakończenie chciałbym podzielić się pewną refleksją. Z tego wszystkiego wynika, że jest panika, niepokój, jest niepokój społeczny. Odniosę się do aktualnej sytuacji. Taka sytuacja panuje również wokół wirusa, który nam zagraża. Przecież pan premier powiedział z mównicy sejmowej, przytoczył świetną maksymę, starą, łacińską maksymę. Powiedział, że to lekarze powinni ją stosować, ale myślę, że nie tylko. W tłumaczeniu brzmi ona tak: „uważaj, co mówisz, do kogo mówisz i w jaki sposób mówisz”. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Pan minister Cezary Grabarczyk. Bardzo proszę.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO) – spoza składu podkomisji:**

Dziękuję bardzo. Po raz drugi zabieram głos, ale głównie dlatego, żeby upomnieć się także o przebieg „igreka” na terenie Wielkopolski. W poniedziałek byłem zaproszony na spotkanie w Ostrowie Wielkopolskim. Z oczywistych względów nie było możliwe, żeby wziąć udział w tym spotkaniu, ale znam jego przebieg. Wiem, że Ostrów Wielkopolski również krytycznie będzie oceniał propozycje, głównie z tego względu, że propozycje te niweczą wysiłki, które przez wiele lat były czynione na rzecz zbudowania aglomeracji kalisko-ostrowskiej.

Kiedy konsultowaliśmy program rządowy w 2008 roku, który ostatecznie został przyjęty w grudniu, odbywały się konsultacje. Osobiście uczestniczyłem w spotkaniu w Nowych Skalmierzycach. Osiągnięto kompromis. Po to, żeby zadowolić i mieszkańców Kalisza, i mieszkańców Ostrowa Wielkopolskiego, a jednocześnie pogłębić dążenia integracyjne, właśnie tam miało nastąpić rozwidlenie „igreka”. Jakie ma to znaczenie?

Wbrew pozorom ma to wielki wpływ na więzi międzynarodowe, nie tylko regionalne, wielkopolskie, ale także na międzynarodowe. Dlaczego? Ponieważ Komisja Europejska po przedstawieniu studium wykonalności poprosiła o dodatkowe prace analityczne, które miały dotyczyć przedłużenia linii z Poznania do Berlina i z Wrocławia do Pragi. Przy opracowanym wówczas wariancie sensowne było, żeby mieszkańcy Poznania przez Wrocław mogli prowadzić podróż do Czech, do Pragi. Sensowne było, żeby komunikować mieszkańców Wrocławia przez stolicę Wielkopolski z Niemcami. Sensowne było także, żeby zapewnić szybką komunikację mieszkańcom tych dwóch wielkich miast pomiędzy sobą. Dlatego na mapie, którą wcześniej pokazywałem, na tej, która przedstawia „igrek", w rozporządzeniu nr 1315 przerywanymi liniami są zaznaczone dalsze przebiegi do Niemiec i do Czech.

Rozwiązanie, które państwo proponujecie, nie pozwoli na zrealizowanie tego wariantu. Nadkładanie drogi, wydłużanie czasu podróży spowoduje, że projekt nie tylko nie będzie już miał akceptacji lokalnej mieszkańców Ostrowa Wielkopolskiego, Nowych Skalmierzyc, ale także przestanie być traktowany jako projekt europejski.

Przechodzimy tutaj do zasadniczego pytania, jak sfinansować owe megalomańskie propozycje. Pan prezes Wild robi dziwne miny, ale pamięta pan naszą dyskusję na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Mówić w kontekście „igreka"...

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Panie prezesie, proszę o lepsze miny…

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dajmy skończyć panu posłowi Cezaremu Grabarczykowi.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO) – spoza składu podkomisji:**

Przyszedł pan wówczas z programem przewidującym 8 000 000 tys. zł na szprychy, które pan prezentował.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Na odcinek Warszawa – Łódź.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO) – spoza składu podkomisji:**

Wówczas zwróciliśmy panu uwagę, że tylko projekt „igrek", czyli czterysta pięćdziesiąt kilometrów linii dużych prędkości w 2008 roku został oszacowany na poziomie 18 000 000 tys. zł. Wraz z taborem było to 24 000 000 tys. zł. Dzisiaj powiększacie państwo zakres inwestycji prawie czterokrotnie – do 1600 kilometrów. Jednocześnie mamy świadomość, że ceny znacząco poszły w górę, z wielu powodów, ale poszły w górę. Dzisiaj na sfinansowanie projektów będzie potrzeba ponad 100 000 000 tys. zł.

Ponieważ projekty łamią nasze wcześniejsze zobowiązania, zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej wobec Unii Europejskiej, trudno oczekiwać pozytywnej reakcji Komisji Europejskiej. Nie dosyć, że nie zrealizujemy „igreka", to nie dostaniemy pieniędzy na pozostałe projekty. Musicie państwo wiedzieć, a jeżeli tego nie wiecie, to niedobrze, że w tej chwili w Komisji Europejskiej trwa dyskusja, na co w nowej perspektywie budżetowej przeznaczać środki. Wszystko wskazuje na to, że będą finansowane te projekty transportowe, które ograniczają emisje. Kolej ogranicza emisje, ale będzie preferowana kolej dużych prędkości, która skutecznie konkuruje z transportem lotniczym. W związku z tym nie tylko robicie państwo krzywdę wszystkim samorządom, wszystkim gminom, które proponujecie przeorać na pół, zniszczyć ich miejsca wypoczynku, rekreacji, zniszczyć ich plany inwestycyjne, ale niszczycie także perspektywę Rzeczypospolitej na pozyskanie środków na projekty w nowej perspektywie budżetowej. Jest to wielki grzech.

I jeszcze jedno. Ponieważ pan minister zwracał uwagę, że po raz kolejny prostuje pewne moje nieścisłe wypowiedzi, w tej chwili bardzo precyzyjnie przytoczę cztery dyrektywy. Dyrektywa 797 z 2016 roku o interoperacyjności kolei to ta, która spowodowała, że ostatnio w ustawie o transporcie kolejowym wprowadziliśmy zmiany. Oprócz właśnie tej dyrektywy, która pana zdaniem w ogóle nie ma zastosowania do tegoż projektu inwe-

stycyjnego, jest jeszcze rozporządzenie o transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, przywoływane już przeze mnie rozporządzenie nr 1315, które przewiduje tę samą definicję linii kolei dużych prędkości, prawie tożsamą definicję. Jest jeszcze dyrektywa z 2012 roku w sprawie otwarcia rynków krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową. Jest jeszcze dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, gdzie jest podobna definicja. Rozporządzenie jest przywołałem. W tych wszystkich dokumentach przywoływane są te same reguły, czyli prędkość równa bądź większa niż 250 km/h i przystanki co dwieście kilometrów. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Maciej Lasek.

**Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu do spraw CPK Marcin Horała:**

Przepraszam, tylko jedno słowo. Szanowni państwo, mój czas, niestety, już upłynął ponad miarę. Bardzo przepraszając, muszę opuścić posiedzenie, ale zostawiam specjalistów ze spółki, którzy z pewnością fachowo odpowiedzą na wszelkie możliwe postawione kwestie, na które jeszcze nie odpowiedziałem. Jeszcze raz bardzo przepraszam. Przesunąłem kilka spraw w kalendarzu, ale teraz muszę już państwa opuścić. Bardzo dziękuję za zaproszenie oraz za bardzo merytoryczną, czasami gorącą, ale zawsze trzymającą się rzeczy dyskusję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Pan poseł Maciej Lasek.

**Poseł Maciej Lasek (KO):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, mam krótkie pytanie. Usłyszeliśmy wiele pytań i wątpliwości co do zasadności zaproponowanych w studium wariantów poprowadzenia linii kolejowych dużej prędkości. Pan prezes Wild wspomniał o zespole dwunastu osób, który pracował, jak rozumiem, nad owymi propozycjami. Proszę o odpowiedź na piśmie, nie w tej chwili, ponieważ jest to pytanie bardziej szczegółowe, w sprawie doświadczenia zespołu, ponieważ to może rozwiać różnego rodzaju wątpliwości. W szczególności przy jakich projektach członkowie zespołu wcześniej brali udział. Na spotkaniach z mieszkańcami można by to było później troszeczkę inaczej tłumaczyć. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dziękuję bardzo. Nie widzę więcej pytań. Pan prezes. Bardzo proszę.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Rozpoczynając od województwa świętokrzyskiego, rzeczywiście jest tak... Będzie to także trochę odpowiedź na wątpliwości zgłoszone przez Naczelną Organizację Techniczną. Proszę państwa, jaki jest cel lokalizacyjnego studium strategicznego? Jest to przygotowanie się do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, do której jesteśmy zobowiązani jako państwo w kontekście inwestycji, w kontekście prowadzonej akcji inwestycyjnej. Jest to jednak coś więcej, dlatego że gdybyśmy robili tylko to, to włączalibyśmy mieszkańców dopiero na etapie robienia raportu, który będzie podstawą do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Dla porównania, strategiczna ocena oddziaływania na środowisko ostatnio była przeprowadzana dla strategii rozwoju transportu. Nie była przedmiotem gorących dyskusji.

Wychodzimy z założenia, że teraz rzeczywiście jest czas na dyskusje systemowe, ponieważ konsultowany jest cały system. Jest czas na dyskusje nad tym, czy modernizujemy trasy, które dzisiaj są niezelektryfikowane w okolicy Skarżyska Kamiennej, czy też na zupełnie nowych zasadach włączamy w obsługę kolejową nowe miejscowości. Bardzo prosimy o uwagi. Pochylaliśmy się już nad tym. Jeżeli jednak są jakieś nowe argumenty, których nie rozważyliśmy, a nawet jeżeli zostaną podniesione argumenty, które już rozważaliśmy, odniesiemy się do nich. Jesteśmy gotowi nie tylko przedstawić nasze stanowisko, ale także przyznać się do błędu, jeżeli błąd został popełniony.

Patrząc z tej perspektywy, pragnę zapewnić, że rzeczywiście można rozmawiać również w zakresie Ostrowa Wielkopolskiego, który został poruszony przez pana ministra Grabarczyka, aczkolwiek z całą odpowiedzialnością chciałbym powiedzieć, że jest to zupełnie inny system. Jest to system, w którym Ostrów Wielkopolski i Kalisz zostały uszczęśliwione w ten sposób, że żadne z tych miast nie miało dostępu do „igreka", chyba że przez Nowe Skalmierzyce. My chcemy włączać, przeprowadzać trasy kolejowe jak najbliżej aglomeracji, ponieważ uważamy, że zmuszanie ludzi do tego, żeby wsiadali w samochód po to, żeby dojechać do położonej poza miastem sieci kolei dużych prędkości, nie jest rozwiązaniem optymalnym. Jest to w granicach korytarza, co do którego zobowiązaliśmy się względem Komisji Europejskiej, dlatego Centralny Port Komunikacyjny został uznany za węzeł w sieci europejskiej. Oczywiście nowy „igrek" może liczyć na dofinansowanie unijne, ponieważ jeszcze bardziej niż wcześniejsze rozwiązanie idzie w stronę zwiększenia udziału kolei w transporcie.

Dlaczego uśmiechałem się, kiedy pan minister mówił o megalomanii? Było tak dlatego, że mówimy o megalomanii w sytuacji, w której redukujemy niesłychanie drogi system tak naprawdę wyłączający cały system kolejowy, system kolei dużych prędkości z tras kolejowych, ponieważ po liniach kolei dużych prędkości w starej wersji nie mogłyby jeździć koleje regionalne, nie mogłoby jeździć nic poza polskim Shinkansenem, który mknąc oszczędza piętnaście minut na najdłuższej relacji.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO) – spoza składu podkomisji:**

Nareszcie mówicie prawdę.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Włączamy w sieć kolejową znacznie większą liczbę mieszkańców Polski.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO) – spoza składu podkomisji:**

I rezygnujemy z kolei dużych prędkości. Nareszcie prawda.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Kolej o prędkości 250 km/h to jest kolej dużych prędkości. Rzeczywiście przewozy realizowane zgodnie z definicją, która została przejęta do polskiego porządku prawnego, nie mieszczą się w przewozach kolejami dużych prędkości. I chwała Bogu, że się nie mieszczą, gdyż inaczej kolej dużych prędkości nie mogłaby obejmować Łodzi, co jak rozumiem, pana posła dotknęłoby bezpośrednio.

Wracając do kwoty 8 000 000 tys. zł, myślałem, że dżentelmeni nie dyskutują o faktach. Niestety, muszę się odwołać do dyskusji o faktach. Proszę przeczytać rządową koncepcję Centralnego Portu Komunikacyjnego, w której jest powiedziane, co obejmuje kwota 8 000 000 tys. zł. 8 000 000 tys. zł to odcinek pomiędzy Warszawą a Łodzią. Było to jasne od samego początku. W załączniku było określone...

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO) – spoza składu podkomisji:**

Mam materiały z posiedzenia Komisji, panie ministrze, i przyniosę je. Narobię wstydu.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Panie ministrze, bardzo proszę rzucić okiem do koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego, która jest przyjęta przez rząd. Jest to wyraźnie napisane. Myślałem, że dyskusję opieramy…, że jest pewien poziom, poniżej którego nie schodzimy.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO) – spoza składu podkomisji:**

Narobię wstydu.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Mocno apeluję o przeczytanie jeszcze raz koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jest tam określone, co w to wchodziło. To nie jest megalomania. Oczywiście patrzymy na benchmarki. Benchmarki, które istnieją zarówno na poziomie Komisji Europejskiej, jak i na poziomie innych krajów koncentrujących się na rozbudowie sieci kolei dużych prędkości, mówią w pewnym przybliżeniu o kwocie 60 000 tys. zł w przeliczeniu na złotówki na kilometr nowo budowanych tras kolejowych. Są to benchmarki, na których warto się opierać.

Oczywiście nie jesteśmy na etapie, w którym mówilibyśmy językiem FIDIC. To nie jest ten etap, absolutnie nie jest to ten etap. Jest to etap, w którym konsultacjom strategicznym poddajemy cały system transportu. Po to, żeby przygotować się do negocjacji trasowań i do dyskusji o trasowaniach, oprócz korytarzy pokazujemy również przebiegi. Dzięki temu jesteśmy lepiej przygotowani do dyskusji. Wiemy, jakiego rodzaju środki uśmierzające powinniśmy przyjmować, które obszary powinniśmy objąć szczególną uwagą, tak żeby zapewnić poziom konsultacji na najwyższym poziomie. Jeszcze raz pragnę państwa o tym zapewnić.

Nie wiem, czy pominąłem którąś z wypowiedzi. Mam nadzieję, że nie. Jeżeli tak jest, jestem oczywiście do państwa dyspozycji. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Bardzo dziękuję. Nie ukrywam, że powoli zmierzamy do końca, ale jeszcze pan poseł Grzegorz Braun poprosił o głos. Proszę bardzo.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**

Szczęść Boże, dzień dobry, powoli dobry wieczór. Jak pan to powiedział, panie prezesie? Poddajemy analizie cały system komunikacji w Polsce? Dobrze usłyszałem? Czy może mnie pan poprawić?

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Tak. Poddajemy analizie, poddajemy konsultacjom cały system tworzony przez Centralny Port Komunikacyjny i trasy, które do niego prowadzą.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**

Teraz pan uzupełnił.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**

Przepraszam, skrót myślowy.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**

W swojej wypowiedzi nie wymienił pan szyldu swojej firmy. Przeraziłem się, że jest skromna spółka, a okazuje się, że powstało super over ministerstwo, które całościowo analizuje, wszystko zmienia. Powiem szczerze, panie przewodniczący, koleżanki i koledzy, już nielicznie obecni posłowie, że jest to moje główne wrażenie z dzisiejszego posiedzenia. Z niecierpliwością czekam na następne. Zdaje mi się, że sprawa jest rozwojowa, prawda, panie przewodniczący? Dzisiaj nie stawiamy żadnej kropki, nie kończymy, tylko wręcz przeciwnie, chyba dopiero się rozkręcamy.

Dzisiaj rozmawiamy o studium, rozmawiamy o wstępnych konsultacjach i osiągamy taki poziom klinczu wszystkich ze wszystkimi. Co będzie, gdy na tapetę wejdzie projekt samego serca systemu? To dopiero będzie ciekawie. Moje główne wrażenie jest takie, że chyba jednak następuje jakieś, może to niegrzecznie tak powiedzieć, pomylenie czy przekroczenie kompetencji. Niemniej następuje jakieś rozminięcie się z rzeczywistością, nie tylko z rzeczywistością samorządową, ale z rzeczywistością prawno-ustrojową Rzeczypospolitej, co mówię do panów z troską. Wydaje mi się, że na waszych barkach spoczął ciężar ponad miarę. Wygląda na to, że w tej chwili jesteście rzeczywiście w Rzeczypospolitej de facto ministrami od wszystkiego, że macie nadrobić zaległości, zaniedbania i zapełnić luki jeszcze z czasów zaborów, okupacji i PRL-owskich dyrektyw, w ramach których Komitet Obrony Kraju realizował wytyczne z Moskwy, wytyczając magistrale nie tak, jak by się to przydało Rzeczypospolitej, tylko tak, żeby kolejne strategiczne rzuty Armii Czerwonej nadążyły na przesuwający się front zachodni.

Rozumiem, że panowie próbujecie to ogarnąć, ale zdaje mi się – konkluduję, panie przewodniczący – że powinny być z tego wyciągnięte jakieś wnioski. Nie może być tak, że tak strategiczne problemy, wielowiekowe zaniedbania i ich konsekwencje ma rozwiązać jakaś agenda jednego z centralnych urzędów i jedna spółka powołana do zbudowania jednego, wprawdzie jak na nasze warunki monumentalnego, ale jednak tylko jednego portu lotniczego. Chyba coś jest nie w porządku, żeby decyzje takiej wagi miały zapadać akurat na tych biurkach. Nie jest to pretensja do panów. Jest to pretensja i spostrzeże-

nie, które kieruję w stronę nieobecnych tutaj ustawodawców, poprzednich rządzących garniturów, może także poprzednich pokoleń.

Czy można konkretnie się dowiedzieć, ponieważ pan minister Grabarczyk wymienił pewne sumy, które były licytowane w poprzednich rozdaniach, czy na koniec można usłyszeć, ile to wszystko ma kosztować? Ile panowie spodziewacie się, że Rzeczypospolita wyasygnuje? Czy są jakieś mgliste wyobrażenia tego, skąd mianowicie miałyby być pozyskane fundusze? Czy Unia Europejska rzeczywiście chce nam to wszystko zafundować? Czy takie jest założenie czy nie? Konkretne pytanie, panie przewodniczący. Ile by to było, gdyby razem podkreślić cały słupek winien? Ile to będzie?

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Zanim pan prezes odpowie, zgłaszał się jeszcze pan poseł Tomaszewski. Bardzo proszę.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**

Celowo występuję, ponieważ chciałbym państwu uświadomić, nawiązując także do historii, która ma za zadanie wskazać przyszłość, że odbywaliśmy różne studia. Zajmowały się tym różne instytucje ministerialne, łącznie z analizą położenia Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wszystko to było odkładane na półkę. W tym wszystkim najistotniejsze jest, żeby to robić. Uważam, że istotny jest także pewien harmonogram oraz priorytety. Nie zostało zakwestionowane to, że port lotniczy w ogóle powstaje i że „igrek" jest w tym najistotniejszą konstrukcją. To się rozbudowuje. Dla mnie najważniejsze jest to, że jest ustawa i że jest już spółka, która ma to realizować. Zatem wyszliśmy już poza fazę, można powiedzieć, dziesiątek analiz, które mogły do niczego nie doprowadzić. Zaczyna się to dziać. Owszem, rozbudowa szprych jest pewnym obciążeniem w sensie praktycznym, gdyż trzeba uzgadniać kolejne elementy, ale moim zdaniem, jeżeli utrzymamy priorytet w postaci tego, że i port, i najistotniejsza konstrukcja „igreka" będą realizowane w pierwszym rzędzie, to cieszmy się z tego, że to jest i że jednocześnie mamy bazę instytucjonalną. Dedykuję to panu posłowi Braunowi.

W dalszym ciągu zdarzeń możemy rozważać różne przebiegi. Chociaż „igrek" pozostaje, ale już zaczynamy liczyć pieniądze. Kiedy dyskutowaliśmy o Łodzi, mówiłem, że każdy fragment, każde przesunięcie może być droższe albo tańsze. Trzeba to brać pod uwagę. Trzeba brać pod uwagę potok pasażerów. Oczywiście im więcej będzie szprych, im więcej pasażerów dowiezie się do trasy, tym korzystniejsza będzie sama inwestycja lotniskowa. Powiązania z innymi regionalnymi lotniskami to już oddzielny rozdział. W każdym razie jest instytucjonalne zabezpieczenie. Należy tylko robić wszystko, żeby proces inwestycyjny zaczął się jak najszybciej. Oczywiście dzisiaj jest on w fazie konsultacyjnej. Jest koncepcja. Później jak najszybciej należy to opracować, żeby ocenę środowiskową rozpocząć w całym wymiarze przynajmniej fundamentalnego szkieletu. Potrzeba rozstrzygać o tym, żeby budować. Jeżeli jest harmonogram, jeżeli jest zakotwiczenie instytucjonalne, to jest to już połowa roboty. Jeżeli będziemy odsyłać to do kolejnych wielkich debat ministerialnych, koncepcyjnych w innych instytucjach, wrócimy do tego, że dalej będziemy dyskutować, a nie robić.

Jest to moja fundamentalna odpowiedź. Budowa portu musi być rozpoczęta jak najszybciej. Podstawowy kręgosłup musi być jak najszybciej budowany, niezależnie od tego, czy będziemy to nazywać…, czy definicją kolei dużych prędkości będziemy określać tylko tory czy przewozy. Dla mnie ważne jest, żeby to zrealizować nawet ze stratą kilku minut. W większości będą to nowe tory, nowa infrastruktura.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**

Kolega poseł zaniepokoił się, a ja tylko zapytałem, ile to będzie kosztować.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Pan poseł Grzegorz Braun zadał konkretne pytanie. Czy pan poseł Tomaszewski zadał pytanie?

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**

Nie, dał odpór.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Czy wziął udział w dyskusji?

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**
Mówiłem o tym, że jesteśmy na dobrym etapie, że już wchodzimy w fazę realizacji.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Był to głos w dyskusji. Ok.

**Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):**
Będziemy mogli zacząć liczyć.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Panie prezesie, oddaję panu głos. Panowie, oddajmy teraz głos panu prezesowi. Podyskutujemy po zakończaniu posiedzenia podkomisji. Proszę bardzo.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**
Zanim udzielę odpowiedzi na to pytanie, chciałbym powiedzieć, że obecny krajowy program kolejowy, czyli program skrojony pod finansowanie unijne, to 76 000 000 tys. zł. Jest to obecny program – to, co się obecnie dzieje. Kolejna perspektywa unijna, która rozpocznie się w 2021 roku i zakończy w roku 2027, jest w momencie negocjacji, więc trudno jeszcze określić, jaka alokacja przypadnie Polsce. Program Centralnego Portu Komunikacyjnego jest rozpisany. Trzecia rzecz, o której chciałbym powiedzieć, to że program w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego jest rozpisany na dwie perspektywy unijne. Przewidywany benchmark to w przybliżeniu 60 000 tys. zł na kilometr nowo budowanej trasy kolejowej, co przy przemnożeniu przez 1600 kilometrów nowych tras kolejowych daje kwotę blisko 100 000 000 tys. zł, potrzebnej na rozbudowę sieci kolejowej.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**
Ale ja zapytałem o cały pakiet, projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego plus wszystkie piękne rzeczy, których wizję panowie rozwijacie.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**
W takim razie należy dodać do tego jeszcze port lotniczy, którego CAPEX może sięgnąć 25 000 000 tys. zł. Nie mówię tutaj o kwotach wydatkowanych przez polskiego podatnika. Mówię o kwotach, które inwestorzy przeznaczą na realizację przedsięwzięcia, żeby potem uzyskać dziesięcioprocentową stopę zwrotu – konkretnie 10,6%. Mówimy o inwestycjach w airport city, czyli inwestycjach w przestrzenie otaczające, które co do zasady nie należą do państwa, a które trudno jest ocenić, ponieważ zależą od planowania przestrzennego. Mówimy również o inwestycjach w innowacje, których także nie jesteśmy w stanie określić, ponieważ są to inwestycje, które dają się ocenić jedynie zgrubnie. Co do zasady, zgodnie z wyliczeniami, jedna złotówka czy jedno euro zainwestowane w sektor lotniczy, wygenerowane przez sektor lotniczy przynosi trzy euro wygenerowane przez inne sektory gospodarki.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**
Brawo, panie prezesie. Jak w szkole, notuję sobie tutaj sumy.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Panie pośle…

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**
Panie przewodniczący, chciałbym tylko uzyskać odpowiedź na jedno moje konkretne, proste pytanie. Chodzi o słupek.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Z informacji, które podawał pan prezes, wynika, że jest to 125 000 000 tys. zł.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**
Czy pan prezes mógłby powtórzyć, dlatego że wcześniej wymieniał pan bardziej obszerną sumę na koleje?

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**
Jeszcze raz. Na koleje w ciągu dwóch kolejnych perspektyw, oczywiście przy założeniu, że zostanie uwzględniony cały projekt, itd, przewidziana jest kwota niemalże 100 000 000 tys. zł. Na sam węzeł Centralnego Portu Komunikacyjnego, na sam Port Solidarność przewidziane są kwoty 25 000 000 tys. zł.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**
Kiedy ta piękna wizja zmaterializuje się w perspektywie czasowej?

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**
Zgodnie z koncepcją rządową, termin pierwszego samolotu to koniec 2027 roku. Jest to 30 października 2027 roku, czyli początek sezonu zimowego. Jest to bardzo ambitny harmonogram. Od samego początku doradcy techniczni mówią nam, że jest to bardzo ambitny harmonogram. Na dzisiaj jest to harmonogram, który staramy się zrealizować.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**
Proszę się nie gniewać, panie przewodniczący, ale chciałbym uzyskać jeszcze odpowiedź na moje pytanie.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Panie pośle, ale proszę, naprawdę ostatnie.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**
Mam tutaj 100 000 000 tys. zł plus 25 000 000 tys. zł. Rozumiem, że do października, już pal sześć później, ale do października 2027 roku polski podatnik nie ponosi żadnych wydatków. Czy tak? Ma to być wzięte z Unii Europejskiej i od inwestorów. Tak pana zrozumiałem.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**
Nie, jest to absolutnie błędne rozumienie.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**
Wobec tego proszę mnie poprawić. Co budżet państwa wydatkuje przez najbliższe siedem lat do 30 października 2027 roku?

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**
Zakres wydatków przeznaczonych na realizację Portu Solidarność będzie wynikał z programu wieloletniego przewidzianego w ustawie o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, który wedle mojej wiedzy, niebawem będzie przedmiotem obrad rządu. Wtedy będzie to również przedmiotem wszelkiej debaty publicznej.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**
Zatem konkretna odpowiedź na moje pytanie brzmi: „nie wiem"?

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**
Zatem konkretna odpowiedź na pytanie pana posła brzmi: „nie jestem upoważniony, żeby komentować działania rządu w tym zakresie". Po prostu.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**
Na koniec mamy do protokołu, że porozmawialiśmy o wielu ciekawych rzeczach, ale nie wiemy, ile to ma kosztować. Tak jest do protokołu.

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**
Rozumiem, że rząd ma przedstawić sposób finansowania, jak również zaangażowanie środków z budżetu państwa.

**Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Mikołaj Wild:**
Oczywiście, tak.

**Poseł Grzegorz Braun (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:**
Środki to równie piękny eufemizm, jak to niektórzy mówią „pieniążki".

**Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):**

Dobrze. Szanowni państwo, dziękuję bardzo za udział w posiedzeniu podkomisji. Pan minister powiedział, że nie ma dokładnej daty, ale wskazywał mniej więcej czerwiec jako miesiąc, w którym powinien być raport z konsultacji. Liczymy na to, że państwo uwzględnicie najbardziej zapalne punkty, gdzie mieszkańcy naprawdę ponad podziałami próbują państwu zasygnalizować błędne decyzje. Mam nadzieję, że w czerwcu, jak państwo przeanalizujecie cały raport, spotkamy się, żebyśmy mogli usłyszeć przede wszystkim, jakie są wnioski z raportu.

Dziękuję. Dziękuję państwu. Dziękuję, panie prezesie. Dziękuję wszystkim parlamentarzystom. Dziękuję bardzo.